

# AERONAUTICA



Direzione, Redazione, Amministrazione - via Marcantonio Colonna, 23 - 00192 Roma



**Anno LVI**  
**N.2 - FEBBRAIO 2011**

# 2

FEBBRAIO 2011  
ANNO LVI

### In copertina

Uno dei quattro nuovi aerifornitori KC-767A per l'AM ripreso durante un volo di collaudo negli USA. Il primo di essi è giunto al 14° Stormo e all'evento è dedicato l'articolo a pag. 7 (foto Boeing).

### In quarta di copertina

La pattuglia acrobatica "Roulettes" della Royal Australian Air Force su velivoli Pilatus Pc 9 (foto Internet).



# AERONAUTICA

Anno di fondazione 1956

Pubblicazione mensile edita dall'Associazione Arma Aeronautica

### Direttore editoriale

GIANBORTOLO PARISI

### Direttore responsabile

SILVANO BRONCHINI

### Direzione, Redazione, Amministrazione

00192 - Roma, via Marcantonio Colonna, 23

Tel. 06/3215145 - Tel. e Fax 06/3216882

C.F. 80248150585 - Partita IVA n. 10925071002

e-mail: assoaerovista@libero.it (per il periodico sociale)

e-mail: assoaeroamministra@libero.it (per l'amministrazione)

www.assoaeronautica.it (per l'Associazione)

www.cesmaweb.org (per il Centro Studi Militari Aeronautici)

c/c.p. ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA, 310003

c/c. banc. n. 000000136949 Banca Popolare di Lodi Ag. 4 -

via Pompeo Magno, 25 - 00192 Roma -

IBAN: IT20 F 05164 03204 000000136949

### Realizzazione grafica e stampa

Raia srl - 00166 Roma, via G. B. Impallomeni, 66

Tel. 06/6690252 - Fax 06/5599675 - e-mail: a.raia@raiaweb.eu

Registr. Tribunale di Roma n. 5315 del 12.7.56

Iscrizione al R.O.C. n. 6972

"Aeronautica" fruisce dei contributi statali diretti di cui alla L. 7/8/1990, n. 250



Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

Gli articoli rispecchiano esclusivamente le opinioni degli autori. Proprietà letteraria, artistica e scientifica riservata. Per le riproduzioni, anche se parziali, dei testi, è fatto obbligo citare la fonte. I testi delle collaborazioni - che si intendono comunque inviati a titolo di liberalità - anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Chiuso in redazione il 14 febbraio 2011.

*Il periodico sarà inviato in omaggio a "sostenitori" che verseranno almeno una somma annuale di € 21,00; il predetto invio si riferisce al solo territorio nazionale. Per spedizioni all'estero si invita a prendere contatti con l'amministrazione.*

ISSN: 0391-7630



### Soci aeromodellisti

Il modello statico in scala 1:32 del Savoia Marchetti S.55X realizzato dal socio dr. Emilio Villani della sezione di Fidenza.

*Il passaggio di consegne al vertice delle FF.AA.* **4**

---

**L'Aeronautica Militare** **6**



Giunto al 14° Stormo il primo dei quattro nuovi tanker KC-767A  
*di Gregory Alegi*

La Scuola Perfezionamento Sottufficiali AM ha cessato l'attività

L'esercitazione italo-danese "Winter Hide 2011"

Provato su un C-27J dell'AM il LIDAR, rilevatore delle ceneri vulcaniche

---

**Varie** **10**



Ricordo del gen. Luigi Broglio  
*di Nazzareno Cardinali*

Arriva il "Macchino"  
*di Paolo Mezzanotte e Sandro Neviani*



Aerei famosi: il P.32

Gli aviatori fiorentini  
*di Carlo Enrico Paciaroni*



Anche la Russia ha approvato lo START 2

La scomparsa del gen. SA Cesare Fazzino

---

**Legislazione, pensionistica e trattamenti economici** **31**

---



**L'Associazione Arma Aeronautica** **32**

Ultima chiamata per l'imbarco  
*di Giancarlo Naldi*

Per il "5 per mille" dell'IRPEF a favore dell'AAA

---

**Libri** **43**

---

S

O

M

M

A

R

I

O

Il gen. Abrate ha sostituito il gen. Camporini

## Il passaggio delle consegne al vertice delle FF.AA.

La cerimonia al Museo Storico dell'AM alla presenza del capo dello Stato

Il 18 gennaio, al Museo Storico dell'AM di Vigna di Valle, ha avuto luogo la cerimonia per il passaggio di consegne nell'incarico di capo di Stato Maggiore della Difesa tra il generale AM Vincenzo Camporini, che lascia il servizio attivo per raggiunti limiti di età, e il generale EI Biagio Abrate che gli subentra al comando della componente militare del nostro Paese.

L'evento si è svolto alla presenza del capo dello Stato Giorgio Napolitano, del ministro della Difesa Ignazio La Russa, dei vertici delle Forze Armate e di numerose alte autorità politiche, civili e militari.



L'arrivo del capo dello Stato.

Nel suo intervento il gen. Camporini, dopo aver salutato i presenti e ricordato come gli sia stata preziosa l'opera dei suoi ultimi predecessori, ha detto che «è difficile oggi, nel momento in cui passo il testimone nelle mani capaci del generale Abrate, resistere alla tentazione di fare un bilancio, di elencare le cose fatte, le cose che si stanno facendo, di raccontare per sommi capi la storia delle Forze Armate in questi tre anni travagliati.

Anni intensi, in cui lo strumento militare è stato impegnato nelle circostanze più varie; da quelle tipicamente operative nei teatri globali - dall'Afghanistan all'Oceano Indiano, ad Haiti - a quelle di supporto alle autorità civili, sia per la sicurezza interna, sia per mediare a difficoltà di talune amministrazioni locali, sia in quelle più dolorose di soccorso in occasione di calamità naturali, ove le Forze Armate, come sempre nel passato, si sono confermate strumento efficace e pronto, con risposte immediate.

Attività e risultati che hanno guadagnato ad Esercito, Marina, Aeronautica e Carabinieri crescenti livelli di fiducia da parte dei cittadini, al

punto da risultare tra le Istituzioni di cui ci si fida di più e su cui si sa di poter contare.

Ma più che di ciò che si è fatto in questi tre anni, preferisco parlare di ciò che non sono riuscito a fare.

Alla riunione del Consiglio Supremo di Difesa del 2 ottobre 2008 dissi queste parole: «Vorrei parlarvi delle Forze Armate che vorrei; della mia visione di uno strumento efficace, agile, sostenibile e usabile sia nel quadro strategico attuale sia in situazioni che solo i futurologi possono azzardarsi a delineare».

In quella circostanza descrissi un percorso lungo e faticoso, fatto di scelte difficili e dolorose che avrebbe però portato già nel breve-medio termine ad un utilizzo più razionale ed efficiente delle risorse. Chiedevo: «l'accentramento della logistica, sottraendo tale responsabilità ai Capi di Stato Maggiore di Forza Armata; la riduzione degli enti centrali, integrando alcune funzioni allo Stato Maggiore della Difesa; il ridimensionamento sostanziale del concetto stesso di territorialità, che ha poco senso nell'era dell'informatica; la razionalizzazione delle strutture addestrative, con accorpamenti e chiusure delle entità non più sostenibili; un ridisegno delle carriere, con norme di esodo agevolato e quindi con un ribilanciamento dei gradi».

Da allora, su questa strada i passi avanti non sono stati molti e talvolta precari e il processo di riforma è solo agli inizi.

Non sono stato neppure capace di unificare ed accentrare le strutture delle singole Forze Armate per l'insegnamento delle lingue straniere.

In sintesi non sono stato capace di trasmettere compiutamente alle classi dirigenti di Esercito, Marina, Aeronautica e Carabinieri il concetto che Interforze non è solo un insieme di lettere dell'alfabeto, ma l'unica speranza perché il futuro, anche prossimo, non veda un crollo verticale delle capacità operative.

In questo si sintetizza il messaggio e l'augurio che faccio all'amico Biagio; che da oggi assume la responsabilità della gestione di questa macchina complessa e degli Uomini e Donne meravigliosi che ne fanno parte.

Fra le cose che non ho saputo fare, c'è un macigno che peserà per sempre; il non essere riuscito a salvare le venticinque vite» di coloro che sono

caduti sul terreno - e dei quali ha letto con viva commozione i nomi - cui si devono aggiungere «altri trentaquattro, caduti in attività di servizio in patria e addestrative; caduti quindi nel diuturno sforzo per mantenere le prestazioni dello Strumento Militare ai massimi livelli».

Avviandosi alla conclusione il capo di Stato Maggiore della Difesa uscente, ricordato il sostegno ricevuto sempre dai suoi familiari nei 45 anni di servizio prestatato, ha poi affermato: «E me ne vado sereno: ciò che ho fatto è il massimo che potevo fare e chi mi succede ha tutte le qualità per riuscire dove non sono riuscito io. Il generale Biagio Abrate è saggio, preparato, capace, con un'esperienza di vertice in questo momento ineguagliabile. Sono certo che saprà e potrà ottenere dalla struttura il supporto straordinario di cui mi sono giovato. Lo attendono tempi difficili - ma quali sono mai stati tempi semplici? - ed è l'Uomo che potrà affrontare a viso aperto le sfide che gli verranno poste. Un augurio fraterno, Biagio, l'augurio di un amico che ha potuto constatare di prima mano la Tua lealtà, la Tua dedizione, il Tuo amore per il nostro Paese. E in quest'anno, in cui la Nazione festeggia il proprio 150° anniversario, voglio infine gridare con commozione: Viva le Forze Armate e Viva l'Italia!»



L'intervento del gen. Camporini.

Da parte sua il gen. Abrate, sottolineato di sentire fortissimi «l'onore, ma soprattutto la responsabilità di assumere, dopo 42 anni di servizio militare, la guida delle Forze Armate» «le cui capacità e la cui operosità sono unanimemente riconosciute ed apprezzate anche in ambito internazionale» e che «anche nell'anno appena trascorso, hanno pagato un pesante tributo di

vite umane nell'assolvimento del proprio dovere, sia in Italia sia all'estero. E che, anche per questo, sono avvertite dagli Italiani come un'Istituzione affidabile su cui poter contare; sempre» ha affermato di affrontare «questo nuovo incarico con la naturale tensione che discende dalla consapevolezza delle responsabilità che mi attendono» e con «la certezza di poter fare pieno affidamento sulla conoscenza e sull'amicizia dei Capi di Stato Maggiore dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica, del Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri e del Segretario Generale della Difesa/Direttore Nazionale degli Armamenti» sapendo di «poter contare sul loro alto valore e sul loro sostegno, come sulla professionalità e sulla generosità di tutti i Comandanti ai vari livelli, di tutto il personale militare e civile della Difesa, degli Organi della Rappresentanza Militare e delle Organizzazioni Sindacali, cui esprimo la mia più ampia fiducia».

«È con questa tensione, - ha proseguito il gen. Abrate - con questi sentimenti, con l'impegno ad essere degno, sempre, dell'alto incarico affidatomi, che mi accingo a dare seguito e contenuto alle linee guida definite dal Ministro della Difesa, e nel percorso di cambiamento e modernizzazione dello strumento militare, magistralmente tracciato dal Generale Camporini e dai Capi di Stato Maggiore della Difesa che lo hanno preceduto e che saluto con profondo rispetto e gratitudine.

Un percorso impegnativo, soprattutto in un momento di crisi economica in cui anche la Difesa è chiamata a fare la propria parte.

Un percorso che ci chiama, tutti, al massimo impegno sia per salvaguardare la formazione e l'addestramento del personale, sia per assicurare le capacità operative essenziali ai fini dell'assolvimento dei compiti istituzionali e, segnatamente, quelle necessarie per le Operazioni fuori dal territorio nazionale.

Un percorso che vorrei indirizzare ancor più all'apertura verso la società per una continua osmosi, per un costante confronto, per una più forte solidarietà, per una reciproca crescita.

Nel fermo convincimento che le Forze Armate rappresentano una risorsa non solo materiale ma anche morale per tutti i cittadini.

Rendo doveroso omaggio e mi inchino alle Bandiere di Guerra dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e dell'Arma dei Carabinieri.

Un pensiero commosso e riconoscente rivolgo a tutti i Caduti nell'adempimento del dovere, in guerra, in pace o nelle missioni operative per la pace.

Con il loro sacrificio estremo hanno contribuito a costruire la storia dell'Italia. Una storia che dà forza e valore al nostro presente.

Rivolgo un pensiero riconoscente alle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, salvaguardia dei nostri valori migliori.

Ringrazio il Generale Camporini che in questi tre anni ha saputo guidare le Forze Armate con passione, lungimiranza ed equilibrio.



L'intervento del gen. Abrate.

A Te, caro Enzo, vanno i miei, i nostri auguri più sinceri per un futuro sereno e ancora ricco di soddisfazioni.

A Voi tutti, militari e civili delle Forze Armate, che servite con sacrificio e passione il Paese, va il mio rispetto e la mia ammirazione. Ho in Voi piena fiducia.

Un pensiero affettuoso ed un ringraziamento va, inoltre, alle nostre famiglie che condividono in silenzio il peso del nostro lavoro.

La Patria può e potrà sempre contare su tutti Noi, orgogliosi di servirLa a

sostegno delle politiche di difesa e di sicurezza del nostro Paese e delle Organizzazioni Internazionali di cui facciamo parte».

Nel corso del suo intervento conclusivo il ministro La Russa, dopo aver ringraziato il gen. Camporini per il lavoro svolto e rivolto al gen. Abrate i migliori auguri per un incarico ricco di successi, si è, tra l'altro, soffermato sul tema dell'integrazione tra le Forze Armate.

In particolare, riferendosi a quell'integrazione non raggiunta ed evidenziata dal gen. Camporini, ha precisato che «ciò è dipeso essenzialmente da due ostacoli: uno - ha detto il ministro - all'attaccamento alle tradizioni, alle storie di ogni singola forza armata, l'altro alla mancanza di risorse economiche. In ogni caso - ha concluso - contiamo di trovare le risorse in un tempo che spero ragionevolmente breve per accelerare questa integrazione. Senza che vengano toccate le tradizioni di ogni singola arma».

Particolare enfasi, infine, il ministro La Russa ha dedicato all'impegno dei militari in missione, ai quali ha ribadito di voler «assicurare quanto di meglio esiste nel campo della sicurezza, dell'equipaggiamento e dell'addestramento».

La cerimonia è stata conclusa dal passaggio di una formazione di tre caccia F-2000 Typhoon che hanno sorvolato il Museo Storico dell'AM e il lago di Bracciano.

Il generale di Corpo d'Armata Biagio Abrate, nato a S. Albano Stura (CN) nel 1949, dopo la frequenza dell'Accademia Militare di Modena e della Scuola di Applicazione di Torino, ha prestato servizio in vari reparti alpini, alla Scuola Militare Alpina di Aosta e, in seguito, allo Stato Maggiore dell'Esercito dove è stato addetto alla 2ª Sezione dell'Ufficio reclutamento, stato e avanzamento. Dal 1990 al 1992 ha comandato il battaglione alpini "Bassano" divenendo poi capo di Stato Maggiore della Scuola Militare Alpina e, nel 1994, comandante del Distretto Militare di Firenze, incarico che ha lasciato due anni dopo per quello di capo del 1° Ufficio del Gabinetto del ministro della Difesa. Nel 1998 è nominato vice comandante alla Brigata alpina "Taurinense", reparto del quale assume poi il comando l'anno dopo svolgendo anche, dal luglio al novembre del 2000, l'incarico di comandante della "Multinational Brigade West" a Pec in Kosovo. Dal novembre 2000 al luglio 2001 è stato capo di Stato Maggiore delle Truppe Alpine a Bolzano, incarico che ha lasciato perché nominato vice capo di Gabinetto del ministro della Difesa e poi, nel gennaio 2003, di capo dello stesso organismo fino alla sua nomina, nel gennaio 2010, a Segretario generale della Difesa e Direttore nazionale degli armamenti.



Con 180 tonnellate al decollo è l'aereo più grande della storia A.M.

## Ricomincia l'era del Tanker

Arrivato a Pratica di Mare il primo KC-767A

di Gregory Alegi

Il 27 gennaio il primo dei quattro Boeing KC-767A ordinati dall'Aeronautica Militare è stato ufficialmente consegnato alla forza armata in una cerimonia interna sulla base di Pratica di Mare, sede del 14° Stormo destinato a operare il nuovo bireattore da rifornimento in volo e trasporto strategico acquisito in sostituzione del B.707 Tanker/Transport.

All'evento, svoltosi a porte chiuse nel grande hangar, erano presenti il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica gen. SA Giuseppe Bernardis, e il presidente di Boeing Italia, ambasciatore Rinaldo Petrigiani. L'arrivo del secondo esemplare è previsto a breve, tanto che potrebbe essere in Italia già al momento della distribuzione di questa rivista.

L'esemplare giunto a Roma con le coccarde italiane ha la Matricola Militare 62229 e il codice di reparto 14-04. Il volo di trasferimento da Wichita, nel Kansas - dove l'aereo era stato accettato il 29 dicembre 2010 dal gen. isp. capo GArn Domenico Esposito, direttore di Armaereo - è stato effettuato con un equipaggio misto del 14° Stormo e del Reparto Sperimentale Volo. All'accettazione negli Stati Uniti non era stata data particolare pubblicità, neppure da parte del costruttore.

Con 47,6 metri di apertura alare, 48,5 di lunghezza e 15,8 di altezza, 179.170 kg di peso massimo al decollo, il KC-767A è il più grande aereo mai utilizzato dall'Aeronautica Militare: le misure sono infatti circa il 10% maggiori di quelle del 707 e il peso massimo circa un quarto. Un vero gigante dei cieli, quindi, che però grazie alla configurazione bimotore avrà consumi inferiori del 17% rispetto al quadrireattore 707. In più i due turbofan General Electric CF6-80C2, con una spinta complessiva di 28.168 kg, sono più puliti e meno rumorosi dei quattro JT-3D, così che l'aereo potrà operare in un maggior numero di aeroporti commerciali e nelle ore notturne. Un'altra caratteristica "verde", specificata dalla Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici (Armaereo), è stata la verniciatura senza impiego di cromati.

L'entrata in linea e il graduale raggiungimento - previo completamento di alcune ulteriori prove e attività - della piena capacità operativa permetteranno di riempire il vuoto creatosi con l'uscita di linea dei vecchi quadrimotori B.707



Tanker/Transport, particolarmente avvertito anche in relazione alla necessità di sostenere i numerosi impegni italiani fuori area. Questo permetterà, tra qualche tempo, anche la restituzione del Boeing 767 civile che Boeing aveva messo a disposizione dell'Aeronautica Militare con lo scopo di mantenere una capacità di trasporto strategico e l'addestramento degli equipaggi.

Sotto il profilo tecnico, il KC-767A deriva dal 767-200, la versione "corta" con un minor peso strutturale, sulla quale è stato trapiantato un cockpit interamente digitale, basato sull'architettura del 767-400ER e del 777. Il 27 gennaio l'aereo era configurato come "combi", con una sezione per passeggeri (cento, con sedili montati su pallet per il montaggio/smontaggio rapido) ed una cargo (fino a dieci "pallet" militari tipo 463L), ma il KC-767A può essere configurato rapidamente per il trasporto di soli passeggeri (200) o merci (19 pallet).

In più, naturalmente, c'è il sistema di rifornimento con due unità *hose and drogue* ("tipo Navy") in pod alari e una sonda rigida caudale ("tipo USAF"), tutte gestite da un operatore del sistema di rifornimento tramite la postazione remota (RARO II), sul cui monitor è possibile seguire e gestire ogni dettaglio grazie alle telecamere installate sotto la fusoliera posteriore. In più, il tanker può essere esso stesso rifornito tramite il ricettacolo sopra la fusoliera, al punto che i veri limiti di volo sono dettati dalla lubrificazione dei motori (circa 23 ore, quanto basta perché la Boeing ne definisca "globale" l'autonomia) e dai limiti di servizio del personale navigante. L'equipaggio normale è costituito da sole tre persone, più l'operatore del sistema di rifornimento per le missioni tanker.





L'apparecchio è predisposto per operare per le "Network Centric Operations", con una dotazione di apparati elettro-

nici in grado di farne un "nodo" della rete di scambio di dati e informazioni che oggi caratterizza le operazioni militari. Questa caratteristica, non presente sui due tanker giapponesi, è ciò che fa del KC-767A una macchina con capacità uniche in Europa ed ha contribuito alla complessità del programma che si affaccia finalmente alla fase operativa dopo una lunghissima attesa.

Il primo esemplare per l'Italia - che era anche il primo 767 tanker in assoluto - era stato presentato ufficialmente a Wichita il 24 febbraio 2005 e fu esposto nel 2007 al salone di Le Bourget come 14-01. Il programma aveva poi patito difficoltà quali la vittoria (poi annullata) dell'Airbus A330 nella gara tanker americana, la decisione di completare a Wichita le altre trasformazioni avviate in Italia, fenomeni di flutter ai "pod" subalari, richieste di cambiamento di dotazioni e altri questioni viste in modo diverso dalle due controparti. Con la consegna del 14-04, si entra infine nella fase operativa.

## Negli USA riparte la gara KC-X

Pochi giorni dopo l'arrivo a Pratica di Mare del primo KC-767A italiano, Boeing ha formalizzato la propria proposta finale per la gara KC-X per il nuovo aereo da rifornimento in volo che la vede contrapposta a EADS che offre l'Airbus A330. L'USAF prevede un acquisto iniziale di 179 macchine destinate a sostituire gli attuali KC-135 basati sulla cellula del Boeing 707 degli anni Cinquanta. Secondo Boeing la scelta del 767 garantirebbe consumi di combustibile inferiori del 24% e un costo sul ciclo di vita inferiore di 36 miliardi di dollari rispetto al concorrente Airbus A330.

L'entrata in servizio del KC-767 con un paese membro della NATO rappresenta un elemento importante in vista della procedura di gara, combattuta in gran parte sui temi del costo, dell'affidabilità e della americanità del prodotto. L'eventuale affermazione del Boeing 767 avrebbe un impatto diretto sull'industria italiana, associata alla realizzazione del 767 sin dalle sue prime fasi con la costruzione di importanti elementi strutturali per l'intera durata del programma che ha di recente tagliato il traguardo del millesimo esemplare consegnato. Per l'Aeronautica Militare il vantaggio sarebbe soprattutto in termini di comunanza e logistica.

La versione offerta all'USAF è stata battezzata *NewGen Tanker* e differisce sotto diversi aspetti dal KC-767A italiano. Pur mantenendo la compresenza della sonda rigida in fusoliera e di quelle flessibili subalari, il *NewGen* ha un abitacolo modellato su quello del nuovo 787 ed una diversa dotazione elettronica.

## La Scuola perfezionamento sottufficiali dell'AM ha cessato la sua attività

L'8 febbraio, con la consegna della Bandiera d'Istituto al Sacriario delle Bandiere delle Forze Armate sito nel Vittoriano a Roma, è stata formalizzata la chiusura della Scuola Perfezionamento Sottufficiali dell'Aeronautica Militare (SPSAM) di Loreto avvenuta il 3 precedente nel corso di una cerimonia svoltasi alla presenza del comandante delle Scuole dell'AM-3<sup>a</sup> Regione Aerea, gen. SA Pasquale Preziosa, di autorità religiose, civili e militari locali, del personale in servizio ed in frequenza corsi presso la Scuola Lingue estere dell'AM (SLEAM) e le centinaia di ex dipendenti militari e civili che vi hanno lavorato in passato.

La Bandiera è stata scortata a Roma da una rappresentanza di ufficiali e sottufficiali guidata dal col. Angelo Balestrino, ultimo comandante della SPSAM ed attuale responsabile della Scuola Lingue Estere, Istituto che ha di fatto ricevuto dalla Scuola Perfezionamento "il testimone aeronautico".

È da ricordare in proposito che dal 1988, alla Scuola di Perfezionamento, sono transitati oltre 30.000 corsisti e che negli ultimi quattro anni era avvenuta la coesistenza tra la SLEAM, giunta a Loreto da Ciampino nel 2007, e la SPSAM.

In tale periodo, si legge in una nota dell'AM, le attività dei due Enti si erano sovrapposte operando nel

tempo una graduale transizione verso il "core business" della SLEAM, cioè lo studio e la certificazione della conoscenza linguistica, anche mediante l'adozione della modalità d'insegnamento a distanza (e-learning).



## Cambi di comando e assunzioni d'incarico

Il 17 gennaio il gen. SA **Claudio Debertolis** ha assunto l'incarico di *Segretario generale della Difesa e direttore nazionale degli armamenti* in sostituzione del gen. CA **Biagio Abrate** nominato capo di Stato Maggiore della Difesa (v. altro articolo su questo stesso numero).

Il gen. Debertolis, nato a Trieste nel 1950, dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso Leone 3° e il conseguimento del brevetto di pilota militare viene assegnato al 22° Gruppo del 51° Stormo dove resta fino al 1979 quando è trasferito al Reparto Sperimentale di Volo nel quale, dopo la frequenza del corso per collaudatore e sperimentatore sulla base aerea statunitense di Edwards, ricopre via via gli incarichi di comandante della 535ª Squadriglia, capo Servizio addestramento, capo Servizio prove, comandante del 311° Gruppo e capo Ufficio operazioni.



Nel 1988 è trasferito allo Stato Maggiore dell'Aeronautica SMA dove assume prima l'incarico di addetto alla 6ª Sezione armamento del 2° Ufficio del 4° Reparto e successivamente di capo della stessa Sezione contribuendo all'avvio di vari programmi di armamento dell'AM.

Nel 1992 assume il comando del Reparto Sperimentale di Volo (RSV) che lascia due anni dopo perché trasferito all'Ufficio del Segretario generale della Difesa/Direttore nazionale degli armamenti con l'incarico di addetto al capo del 3° Ufficio ricerche e sviluppo del 4° Reparto, divenendo poi capo dell'Ufficio stesso.

Nel 1997 rientra allo SMA quale capo del 4° Reparto, incarico nel quale contribuisce all'avvio di numerosi programmi di ammodernamento delle linee di volo dell'AM e dal quale cessa nell'ottobre 2000 perché assegnato al Comando Logistico dell'AM quale comandante della 2ª Divisione dedicata alla manutenzione delle linee di volo dell'AM e con l'incarico secondario di capo di Stato Maggiore di tale alto Comando. In tale veste ha contribuito alla riorganizzazione del sistema di manutenzione dell'AM e all'impostazione della logistica del caccia EF-2000.

Nel novembre 2003 diviene capo del 3° Reparto dello SMA fino al febbraio 2006 quando assume l'incarico di vice capo di Gabinetto del ministro della Difesa, incarico che lascia nel 2009 per quello di vice Segretario generale della Difesa/direttore nazionale degli armamenti.

Debertolis, laureato in scienze diplomatiche ed internazionali, ha frequentato numerosi corsi di perfezionamento e qualificazione, fra cui il Corso Istruttore di tiro e tattiche. Ha al suo attivo oltre 3.000 ore di volo e l'abilitazione al pilotaggio di 50 velivoli di vario tipo.

Il 27 gennaio, sull'aeroporto militare di Linate, il col. pil. **Riccardo Ferraresi** è subentrato al gen. BA **Sergio Ainarodi** nell'incarico di responsabile del Comando aeroporto/Quartier generale della 1ª Regione Aerea di Milano.

Il 27 gennaio, sull'aeroporto militare di Galatina, il col. GArN **Adolfo Battisti** ha assunto la direzione del 10° Reparto Manutenzione Velivoli (RMV) in sostituzione del pari grado e categoria **Roberto Filippi**.

### Provato su un C-27J il LIDAR, rilevatore delle ceneri vulcaniche nell'atmosfera

Il 31 gennaio, presso il Centro Sperimentale di Volo di Pratica di Mare, sono stati illustrati i risultati della sperimentazione in volo del sistema laser Light Detection and Ranging (LIDAR) del Consiglio Nazionale delle Ricerche che - allo scopo di rilevare la presenza di ceneri nell'atmosfera in concomitanza con le eruzioni vulcaniche - è stato appositamente installato su un C-27J dell'Aeronautica Militare.

Nel corso dell'illustrazione - alla quale erano presenti, tra gli altri, il direttore generale dell'Ente nazionale aviazione civile Alessio Quaranta e il comandante logistico dell'AM, gen. SA Giuseppe Marani - è stato in particolare sottolineato che l'attività di volo relativa al programma (al quale partecipano anche l'ENEA e il

Dipartimento della protezione civile) è stata effettuata nell'arco di diciotto mesi da parte di un gruppo di lavoro che ha curato l'installazione, l'inte-



grazione e la compatibilità elettromagnetica del LIDAR con il velivolo. Nell'occasione è stato anche evidenziato come la sperimentazione in volo, svolta da equipaggi del Reparto Sperimentale Volo dell'AM, sia «av-

venuta durante la recente eruzione dell'Etna con riscontri positivi riguardo la possibilità di verificare sul campo le previsioni fatte dai Volcanic Ash Advisory Centers (VAAC) attraverso la misurazione della concentrazione di particolato presente nell'atmosfera che viene ottenuta numericamente dalla rilevazione ottica del suo indice di rifrazione». «L'apparecchiatura - è stato ancora precisato - proietta un raggio laser dall'interno del velivolo verso l'alto. La misura dell'indice di rifrazione permette di correlare il dato con la concentrazione di particelle presenti nell'atmosfera» rendendo così possibile «verificare l'effettiva presenza della cenere vulcanica nell'atmosfera e individuare le zone che rispettano i parametri di sicurezza del volo».

## Il 3° corso LIFT completato da piloti italiani e greci

Il 28 gennaio, al 61° Stormo, quattro frequentatori italiani e quattro greci hanno concluso il terzo corso pre-operativo Lead In Fighter Training (LIFT) 2010 ricevendo i relativi attestati al termine dell'intenso programma addestrativo svolto.

Il corso LIFT viene frequentato, dopo il conseguimento del brevetto di pilota militare, dagli ufficiali selezionati per le linee aerotattiche (Tornado, AMX, F-2000A e F-16), avviandoli alle tattiche più moderne e cosentendo l'acquisizione delle tecniche basiche ed avanzate di combattimento e di condotta di missioni di intercettazione, di navigazione ed attacco a bassa quota, impiegando infine l'armamento di bordo sui poligoni di tiro.

Il corso, della durata di sei mesi, comprende circa 70 missioni di volo suddivise in tre fasi: la prima di abilitazione al velivolo, la seconda dedicata al ruolo intercettori e la terza specifica per il ruolo bombardieri.

È da sottolineare in proposito l'importanza delle fasi di *de-briefing*, condotte al termine di ogni volo, con l'ausilio del RES (Representation and Elaboration System) che, utilizzando i dati registrati durante la missione, permette di riprodurre fedelmente al computer la missione stessa con la possibilità, quindi, di analizzarne e discuterne ogni aspetto.

## Air-to-Air Talks tra l'AM e la Israel Air Force

Il 7 e l'8 febbraio, a Roma, presieduti dal sottocapo di Stato Maggiore dell'AM, gen. SA Maurizio Lodovisi e dal suo omologo israeliano, brigadier generale Nimrod Sheffer, si sono svolti gli "Air-to-Air Talks" tra i rappresentanti delle due forze aeree.

Nel corso dei colloqui le due delegazioni hanno illustrato i processi di trasformazione in atto nella propria forza armata, condiviso le esperienze maturate nei rispettivi teatri di operazione e approfondito alcune attività svolte congiuntamente l'anno scorso sia in Italia che in Israele.

Una particolare attenzione - rende noto un comunicato dello SMA - è stata riservata ai principali programmi di cooperazione in atto e alle tematiche di comune interesse, con particolare riferimento all'uso dei velivoli a pilotaggio remoto (UAV), alla gestione logistica integrata del velivolo Joint Strike Fighter (JSF) di futura introduzione in entrambe le forze aeree, e all'addestratore M-346, nei confronti del quale Israele ha manifestato un certo interesse in previsione della sostituzione degli *Skyhawk* attualmente nella sua linea di volo.

## L'esercitazione italo-danese "Winter Hide 2011"

L'11 febbraio è terminata sulla base aerea di Grosseto l'esercitazione "Winter Hide 2011" condotta congiuntamente da caccia F-16 della Royal Danish Air Force (RDAF) e da F-2000A Eurofighter del 4° Stormo.

Iniziata il 17 gennaio l'esercitazione è stata organizzata nell'ambito di un accordo bilaterale tra i due Paesi allo scopo di ottimizzare l'addestramento avanzato al combattimento aereo tra i piloti della RDAF ed i colleghi italiani e, nel contempo, rivedere e consolidare le procedure operative standard (SOP) che da anni accomunano tutti i piloti da caccia della NATO nonché per validare le tattiche d'impiego dell'Eurofighter.



## Nuovi Staff Talks tra le Forze Aeree di Italia e Grecia

Il 19 gennaio, ad Atene, ha avuto luogo la seconda sessione degli Staff Talks tra la delegazione italiana, guidata dal capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore AM gen. BA Giovanni Fantuzzi e quella greca della Ellenikì Polemikì Aeroporia guidata dal brigadier general Charilaos Lamprou, capo del Direttorato affari internazionali dello Stato Maggiore di quella forza aerea.

Nel corso dei lavori, si legge in una nota che lo Stato Maggiore dell'AM ha diramato al termine dell'incontro, sono stati trattati i temi relativi ai «principali programmi di cooperazione in atto e le prospettive di collaborazione futura, con riferimento anche a forme di supporto nell'addestramento degli equipaggi greci sul simulatore del C-27J in dotazione al National Training Center di Pisa. Particolare soddisfazione è stata inoltre espressa da entrambe le parti per gli ottimi risultati conseguiti dalla collaborazione in atto nel settore dell'addestramento al volo, attività che potrebbe vedere un ulteriore sviluppo con l'imminente arrivo presso la Scuola di Volo di Lecce del nuovo addestratore T-346A. Gli incontri hanno infine consentito di condividere una "way ahead" per la definizione di un Accordo Tecnico nel settore della Difesa Aerea per l'adozione di procedure comuni per il contrasto di minacce terroristiche, in analogia a quanto già realizzato con Francia, Svizzera e Austria».

*Nel centenario della nascita e nel decennale della scomparsa del gen. G. prof. Luigi Broglio, l'illustre scienziato è stato commemorato nel corso della sessione inaugurale della "Prima conferenza dell'International Academy of Astronautics sulle Missioni dei Satelliti Universitari e Primo workshop invernale del CUBESAT in Europa" che - organizzata dalla Scuola di Ingegneria Aerospaziale dell'Università La Sapienza - ha avuto luogo dal 24 al 29 gennaio a Roma, presso il centro Logistico della Guardia di Finanza, con la partecipazione di numerosi accademici e studenti della stessa Scuola e di prestigiose università americane ed europee.*

*A tale sessione, presieduta dal noto giornalista e capo della redazione scientifica del Corriere della Sera Giovanni Caprara, hanno partecipato l'ing. Enrico Saggese, presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana (ASI), il professor Filippo Graziani, preside della Scuola di Ingegneria Aerospaziale, e numerose personalità del mondo accademico spaziale internazionale.*

*La figura umana, morale e scientifica di Luigi Broglio, è stata ricordata dal professor Ugo Ponzi, preside emerito della Scuola e stretto collaboratore di Broglio, dal generale Nazzareno Cardinali, direttore del CESMA e dal dottor Giorgio Di Bernardo Nicolai, giornalista e scrittore, autore di un toccante libro-intervista del grande scienziato, pioniere della conquista dello Spazio.*

*Di seguito la sintesi dell'intervento del gen. Cardinali.*

## Ricordo del gen. Luigi Broglio

di Nazzareno Cardinali

**H**o conosciuto il professor Broglio quando, dopo essermi laureato in ingegneria elettronica a Napoli, al primo anno di specializzazione della Scuola di ingegneria aerospaziale, nel lontano 1972, frequentai le sue lezioni di Gasdinamica e rimasi colpito dalla chiarezza con cui ci spiegava la materia riempiendo al tempo stesso la lavagna di integrali doppi e tripli che risolveva con estrema facilità mentre noi allievi prendevamo appunti con affanno e con una punta di preoccupazione.

Negli anni successivi della mia carriera aeronautica, la mia ammirazione per il generale Broglio è aumentata e grazie a lui il mio interesse per lo Spazio è stato sempre vivo e mi ha portato ad interessarmi a più riprese di programmi spaziali quali SICRAL, HELIOS e GPS.

Parlare del generale Broglio è, quindi, una cosa estremamente impegnativa ed io mi limiterò a parlare della sua appartenenza all'Aeronautica Militare, oltre che del programma San Marco.

Il generale Broglio iniziò la sua vita militare ancora prima di nasce-



re, in quanto il padre, che era ufficiale di Artiglieria, gli lasciò il suo *imprinting* militare e tecnico. Successivamente, al conseguimento della laurea in ingegneria civile, nel 1934, prestò servizio militare come ufficiale di Artiglieria, e subito dopo, nel giugno 1937, venne nominato tenente in servizio permanente effettivo del Corpo del Genio Aeronautico - ruolo ingegneri ed assegnato alla Direzione Centrale del Demanio, sino al

gennaio 1939, quando fu trasferito alla Direzione Superiore Studi ed esperienze presso l'aeroporto di Guidonia.

Il generale Broglio non si accontentò di una laurea in ingegneria civile ma conseguì successivamente altre due lauree: in ingegneria aeronautica nel 1938 ed in scienze matematiche, nel 1940.

Il lavoro alla Scuola Superiore Studi ed Esperienze gli consentì di effettuare ricerche sui *flutter* alari e sui fenomeni di risonanza che si verificano alle alte velocità. Da notare che il generale Broglio si affacciò alla ricerca aeronautica in un periodo di grande sviluppo delle attività e delle soluzioni innovative, che vedevano una stretta sinergia e "comunione" tra l'università ed il Genio Aeronautico. Infatti molti docenti hanno svolto il servizio militare in Aeronautica e molti ufficiali del Genio Aeronautico sono stati docenti presso l'università.

Fra questi, oltre al generale Broglio, mi piace ricordare i generali Crocco, Verduzio, Nobile, Ferri, Giorgieri, Marconi, Giorgi, Orsi, Pecci, Sirinian, Spampinato, Barbieri insieme a tanti altri che sarebbe lungo menzionare.

Durante la 2ª Guerra Mondiale anche la ricerca aeronautica fu indirizzata verso applicazioni che portassero un beneficio operativo più immediato ed il generale Broglio passò a lavorare ai progetti di un aliante da combattimento e di un velivolo da caccia, derivato dal Re.2000, dotato di propulsione a reazione, concettualmente identico a quello sviluppato successivamente dagli inglesi e dagli americani. Questo velivolo, pronto a volare, non poté farlo per il sopraggiungere dell'armistizio.

Dopo l'8 settembre 1943, il generale Broglio partecipò alla Guerra di Liberazione nella zona di Roma, unendosi ad un gruppo di partigiani bianchi comandato da Paolo Emilio Taviani.

Il 1º maggio 1956 l'allora tenente colonnello Broglio fu assegnato alla Direzione Generale Armi e Munizioni del ministero dell'Aeronautica. Fu proprio in questo anno che il Segretario generale dell'Aeronautica Militare gli conferì l'incarico di iniziare studi sui razzi e aprire la strada alle attività aerospaziali che, l'anno dopo si sarebbero poste all'attenzione mondiale con la messa in orbita dello Sputnik da parte dell'URSS.

Anche in questo settore, per lui nuovo, egli si gettò con grande energia dando vita ad un programma di ricerca nell'alta atmosfera ed attrezzando un piccolo poligono di lancio in Sardegna, a Perdassdefogu, che fu il primo nucleo di quello che oggi è il Poligono Interforze di Salto di Quirra, che svolge un'importante attività di prova, qualificazione ed addestramento missilistico sia in ambito nazionale che internazionale. Da quella modesta infrastruttura, realizzata con limitate risorse e una grandissima capacità organizzativa, Broglio effettuò una campagna di ricerca denominata "Nube di Sodio" impiegando dei vettori americani Nike in varie versioni con i quali faceva espan-



La piattaforma del "San Marco".

dere, a quote variabili tra i 200 e 300 chilometri, del sodio e del litio che formavano una gigantesca nube visibile da gran parte dell'isola studiando in tal modo il comportamento dell'atmosfera a quelle quote.

Questa fortunata serie di esperimenti missilistici gli consentì, nel febbraio 1961, di proporre ad Amintore Fanfani, capo del Governo in carica, l'ambizioso progetto di mettere in orbita, da un poligono tutto italiano, un satellite artificiale, anch'esso *made in Italy*: il San Marco.

A questo punto, l'attività del generale Broglio assunse la massima rilevanza nella direzione spaziale, ma mantenne una grande rilevanza anche nei riguardi dell'Aeronautica Militare in quanto riuscì con il suo carisma a convogliare le risorse per il progetto San Marco, traendole da varie fonti, tra cui, in parte sostanziale, dalla stessa Aeronautica Militare.

Tutte le grandi imprese hanno bisogno, per la loro realizzazione, di una "congiunzione astrale" che metta insieme le giuste risorse, il giusto contesto e soprattutto una personalità carismatica che sappia interpretare lo spirito del tempo, concepire una visione,

trasformarla in un progetto realizzabile, individuare le risorse necessarie sapendole trarre da tutte le possibili sorgenti, armonizzare tali risorse adattando il progetto quando e dove necessario, realizzare l'impresa con disciplina e perseveranza. Nel caso del generale Broglio, posso individuare vari fattori che hanno contribuito a tale personalità carismatica:

- un pensiero strategico, che suggeriva chiaramente l'importanza dello Spazio come campo di confronto futuro e la conseguente opportunità di disporre dell'accesso diretto per mezzo di un poligono dedicato;
- la capacità visionaria, che gli consentì di portare l'Italia ad essere la terza nazione nella conquista dello Spazio dopo URSS e USA;
- la formazione accademica, che gli fornì gli strumenti teorici e progettativi per concepire prima e poi realizzare e far funzionare un poligono spaziale, utilizzando risorse eterogenee, a volte improvvisate, inclusi i vecchi sistemi di generazione di potenza elettrica dell'Aeronautica Militare provenienti dalla base di Gioia del Colle;





**Programma San Marco: un lanciatore della piattaforma.**

- infine, il senso della disciplina, la leadership, l'amore per la Patria e per il bene comune sono i tratti che io vedo più associati alla formazione militare.

L'Aeronautica Militare gratificò il generale Broglio del suo supporto e di grande considerazione, almeno sino ad un certo stadio della sua vita contribuendo in maniera determinante con uomini ed attrezzature alla riuscita del progetto San Marco. Nel periodo di massimo impegno, furono impiegati presso il poligono San Marco circa 100 tra ufficiali e sottufficiali specialisti, che formavano il nocciolo duro del personale addetto alle operazioni del poligono e soprattutto la collaborazione tra gli ufficiali del Genio Aeronautico e l'università La Sapienza continuò con grande intensità.

Negli anni '90 tale collaborazione si attenuò per riprendere, seppure in forma più contenuta nel 2001.

Fra le cause di questo cambiamento credo debba annoverarsi la mutata percezione circa l'utilità dell'attività spaziale. Essa infatti si orientò sempre più verso realizzazioni con maggior ritorno commerciale, legato ai vantaggi che gli assetti spaziali potevano conferire alle attività sia militari che civili. Inoltre era cambiato il contesto internazionale che portava a far convergere attenzione e risorse verso la collaborazione europea. Resta il rammarico che il nostro Paese non abbia potuto mantenere quella posizione di terza Nazione spaziale nel mondo che la genialità e l'energia del Generale Broglio le avevano fatto conquistare.

I vantaggi che l'Aeronautica Militare trasse dalla collaborazione nel Programma San Marco furono soprattutto legati all'acquisizione di un'alta professionalità da parte del personale partecipante nell'esecuzione di operazioni "fuori area". L'allestimento ed il mantenimento in funzione della base di Malindi ha rappresentato un elemento fondamentale della formazione professionale tecnica e logistica di tanti ufficiali e sottufficiali che successivamente furono impiegati nell'allestimento e conduzione della base Locusta, negli Emirati Arabi Uniti, durante la prima guerra del Golfo, dove le condizioni climatiche e la situazione logistica erano molto simili. Ciò è anche testimoniato dalle parole che il capo di Stato Maggiore pro tempore pronunciò in occasione

del conferimento al generale Broglio della Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico: *"La costante, appassionata e vasta attività svolta dal Generale Broglio nel campo della ricerca scientifica e delle realizzazioni sperimentali ha dato un contributo determinante non solo allo sviluppo ed al progresso dell'Aviazione ma anche all'acquisizione per il Paese di una indiscussa e prestigiosa esperienza nel settore aerospaziale. La figura del Generale Broglio onora l'Aeronautica Militare e con essa l'Italia."*

Il generale Broglio è stato l'iniziatore di un processo che ha visto crescere le capacità operative ed industriali del nostro Paese in campo spaziale tanto da consentire all'Italia di partecipare ad un livello molto rilevante alle collaborazioni internazionali europee e nel resto del mondo.

Il generale Broglio morì il 14 gennaio 2001.



**Lo scienziato Werner Von Braun, con il gen. Broglio, in visita alla piattaforma San Marco.**

## Conclusa la prima fase addestrativa della pattuglia acrobatica degli EAU

**G**li otto piloti della pattuglia acrobatica "Al Fursan" degli Emirati Arabi Uniti, reparto che ha scelto l'MB.339 come aereo sul quale operare (v. anche pag. 28 di *Aeronautica* n. 8-9/2010) hanno recentemente concluso presso il 313° Gruppo AA di Rivolto la prima fase del loro addestramento al volo acrobatico collettivo iniziata sei mesi fa e che ha comportato finora lo svolgimento di 400 ore di volo.

Dopo questa fase - la cui conclusione è stata celebrata dal sorvolo di Rivolto di una formazione di quattro MB.339 della Al Fursan - l'addestramento proseguirà negli Emirati per un periodo di circa 18 mesi al termine del quale dovrebbe essere pronta la definitiva formazione acrobatica di quel paese costituita da sei aerei più un solista invece di quella di nove più uno inizialmente programmata e della quale si fa riferimento nell'articolo di *Aeronautica* sopra richiamato.

## I FOGGIANI - Gli Aviatori americani delle Squadriglie Caproni della Prima Guerra Mondiale

**M**olti piloti dell'Aeronautica Militare che dal secondo dopoguerra in poi hanno svolto il corso di pilotaggio nelle scuole di volo dell'Aeronautica statunitense indossano con orgoglio, accanto all'aquila turrita italiana, le *silver wings* americane.

Con altrettanto orgoglio, riteniamo, i primi piloti militari americani, che avevano frequentato negli anni 1917 e 1918 il corso di pilotaggio in Italia, indossavano l'aquila d'oro con corona. Si tratta, come è noto a tutti quelli che conoscono un po' di storia dell'aviazione, dei "Foggiani", cioè di quei ragazzi americani che in quegli anni vennero addestrati nei campi intorno a Foggia, per partecipare successivamente alle operazioni aeree nei diversi teatri europei.

L'argomento è trattato diffusamente nel volume "I Foggiani - Gli Aviatori Americani delle Squadriglie Caproni nella "Prima Guerra Mondiale" di Edward Davis Lewis, edito da LoGisma. Il libro tratta diffusamente di quella che fu l'avventura italiana di un nutrito gruppo di aviatori americani, che costituì di fatto il primo esempio di collaborazione fra quelle che sarebbero divenute le Aeronautiche dei due Paesi.

L'autore, dopo una sommaria descrizione della situazione delle forze contrapposte sia sul fronte occidentale sia su quello dell'Isonzo, con particolare riferimento all'impiego di dirigibili ed aerei, passa a descrivere le circostanze che determinarono la decisione, da parte delle autorità statunitensi, di scegliere l'Italia, e in particolare Foggia, per la formazione

dei loro piloti: la distanza dal fronte, le condizioni climatiche e, soprattutto, la qualità delle macchine in dotazione all'Esercito Italiano e, in particolare, degli aerei Caproni. Viene descritto il lungo viaggio per raggiungere l'Europa e infine l'accasermamento nelle nuove installazioni, costruite ad hoc, e la vita dei cadetti a contatto di una nuova realtà ambientale e sociale. Naturalmente vengono anche descritte le comprensibili difficoltà sia sul piano ambientale che su quello linguistico, difficoltà che tuttavia vennero agevolmente superate, grazie all'entusiasmo e alla passione, come risulta anche dalle numerose testimonianze tratte dalla corrispondenza dei frequentatori con le famiglie o da pagine di diari.

Furono in totale circa 450 i giovani americani che a Foggia si addestrarono e conseguirono il brevetto di pilota militare. Di essi la maggior parte furono inviati sul fronte francese, mentre gli altri, circa un centinaio, pur facenti capo organicamente a un comando americano, al cui vertice c'era il capitano Fiorello La Guardia, vennero impiegati sul fronte italiano, dove operarono inseriti sia nelle squadriglie da caccia sia, dopo Caporetto, con la riorganizzazione del Comando Italiano, nelle squadriglie da bombardamento sui velivoli Ca. 600. Gli ottimi risultati forniti da questi piloti, sia in Italia, sia in Francia, dimostrarono l'alto livello addestrativo da essi raggiunto nelle scuole italiane. Particolare interessante: nel luglio 1918, sei "Foggiani" furono impiegati per trasportare in Francia alcuni bombardieri Caproni acquistati dalla

Marina Americana per impiegarli in azioni di bombardamento contro delle basi di sommergibili tedeschi in Olanda. Si è trattato del primo sorvolo delle Alpi da parte di un velivolo plurimotore. Di essi due, partiti da Torino, raggiunsero in 2 ore e 40 minuti Lione, servendosi delle mappe del Touring Club Italiano!

Questa una delle tante curiosità contenute nel libro che, anche grazie al corredo fotografico particolarmente ricco, mette in una nuova luce un capitolo non molto noto della storia delle Aeronautiche italiana e Americana.

G.P.

**Edward Davis Lewis, *I Foggiani. Gli aviatori americani delle squadriglie Caproni nella Prima Guerra Mondiale*. Vicchio (FI), LoGisma, 2011. Cm. 21 x 24, pp. 96. Euro 15.**

Disponibile presso l'editore (via Zufolana 4, 50039 Vicchio, Firenze; [www.logisma.it](http://www.logisma.it); tel. 055/8497054)



### Raggiunte le 100.000 ore di volo da parte dei caccia Eurofighter

**N**el gennaio 2011 i 260 caccia europei Eurofighter *Typhoon* attualmente in dotazione a 16 reparti di sei forze aeree hanno raggiunto il traguardo delle 100.000 ore di volo dalla data della loro entrata in servizio operativo nella seconda metà del 2003.

Il significativo traguardo è stato festeggiato il 25 gennaio a Monaco, presso la sede del consorzio Eurofighter, con la partecipazione delle rappresentanze delle nazioni aderenti al programma, della NATO Eurofighter and Tornado Management Agency (NETMA) e di alti ufficiali delle aeronautiche militari di Italia, Germania, Regno Unito, Spagna, Austria e Arabia Saudita che lo hanno in servizio.

Gli Eurofighter attualmente operativi nelle varie linee di volo, è stato evidenziato nella circostanza, hanno raggiunto le prime 5.000 ore nel novembre 2005, le 10.000 nell'agosto 2006, le 20.000 nel maggio 2007 e le 50.000 nell'agosto 2008.

È da ricordare che, in occasione della cerimonia di Monaco per le 100.000 ore di volo, sugli aerei sono state applicate scritte celebrative e consegnati speciali certificati ai piloti quale riconoscimento del loro contributo al raggiungimento di tale traguardo.

Nel febbraio 1961 l'Aeronautica Militare riceveva i primi quattro Macchi MB.326, che iniziavano le prove intensive presso il Reparto Sperimentale Volo a Pratica di Mare. Era l'inizio di un servizio che avrebbe totalizzato oltre 400.000 ore di volo. Aeronautica ricorda l'anniversario con un ampio stralcio delle origini del Macchino tratto dalla nuova biografia di Ermanno Bazzocchi scritta da due suoi stretti collaboratori e pubblicata dall'editore Brioschi in collaborazione con l'Aeronautica Militare.

*Cinquant'anni fa l'Aeronautica Militare riceveva i primi MB.326 di serie*

## Arriva il "Macchino"

*La storia del celebre addestratore MB.326 è un capitolo rilevante della storia aeronautica italiana. Ecco gli esordi, stralciati dalla biografia del progettista Ermanno Bazzocchi.*

di Paolo Mezzanotte e Sandro Neviani

Con una relazione interna datata 27 maggio 1953 Bazzocchi presentava la sua «proposta di impostazione della costruzione del velivolo MB326» nella configurazione con posti affiancati, corredata da un confronto tra i costi sostenuti per l'MB323 e il preventivo per l'MB326, che sarebbe stato ridotto rispetto al primo dalla parziale comunanza impiantistica (per impianto elettrico, idraulico, freni, armamento, radio/radiogoniometro, estintori) con lo stesso MB323.



Le aree di nuova tecnologia meno note erano indicate nella tenuta delle strutture metalliche della cabina e nel tettuccio, in relazione al sistema di pressurizzazione di tecnologia francese (SEMCA) prescelto.

In questa relazione non erano ancora previsti i sedili eiettabili, ma lo scopo di Bazzocchi era convincere Foresio a sostenere il progetto, esaltandone la possibilità di sviluppo a bassissimo costo.

L'ala sarebbe stata quella dell'MB323, semplificata dall'assenza di serbatoi combustibile interni, i carrelli sarebbero stati derivati da quelli dell'MB320, mentre le installazioni di propulsione a getto avrebbero dovuto essere meno costose rispetto al motore radiale dell'MB323. Bazzocchi stimava, pertanto, per la costruzione del prototipo con attrezzature minime un costo di circa 93 milioni di lire, oltre a circa 10 milioni per motore e componenti del sistema di pressurizzazione, contando sulla fornitura degli equipaggiamenti di radio-navigazione da parte dell'Aeronautica Militare.

La costruzione richiedeva 30 operai in 300 giorni lavo-

rativi, e la riassunzione presso l'ufficio tecnico di sei disegnatori persi nel 1953. La direzione tecnica avrebbe dovuto essere responsabile anche amministrativamente delle risorse impiegate attraverso il monitoraggio mensile dell'avanzamento e dell'andamento della commessa; si trattava di un criterio di gestione molto moderno, per Bazzocchi l'unico compatibile con l'esigenza di rapidità che egli riteneva allora il fattore fondamentale per il successo dell'MB326; in serie questo sarebbe costato il 60-70%, con costi di esercizio del 45-50% rispetto agli addestratori in competizione (Vampire Trainer, Fokker S14, FIAT G80, Lockheed T-33).

Nella prima configurazione del giugno 1953 la scelta fu per i posti affiancati, per maggiore semplicità e minimi costi, non risultando ancora evidente la convenienza didattica rispetto al tandem<sup>2</sup>, con motore ASV (Armstrong Siddeley Viper) 5 da 760 kg di spinta, con tettuccio incernierato posteriormente, cabina pressurizzata e sedili eiettabili Martin Baker Mk.4.

Inizialmente gli impennaggi erano non decalati con quello verticale senza freccia; poi, a seguito degli studi sulla vite dell'MB323, ridisegnati con freccia, dietro positivo sull'impennaggio orizzontale e decalati per evitare gli effetti di mutuo schermaggio agli assetti estremi.

Le installazioni erano studiate per estrema facilità di manutenzione, anche a scapito dell'ottimizzazione dei pesi. [...]

Dopo un'accurata preparazione organizzativa per il Servizio Prove di Volo si tennero corsi di specializzazione presso il CEV (Centre d'Essais in Vol) di Bretigny sulle tecniche di strumentazione e rilievo dei dati di volo basato sui nuovi registratori fotografici (meccano-ottici), a cui parteciparono Caula e Mario Ranzato.

Sul prototipo erano installati cinque registratori fotografici in grado di rilevare 30 parametri di volo.

Il 10 dicembre 1957 Carestiano effettuava il primo volo del primo prototipo MM571 dotato di Viper 8.

Il 27 dicembre 1957 era programmato il sesto volo, che si rivelò particolarmente drammatico; ecco come lo descrive nei suoi appunti lo stesso Bazzocchi: «Provando lo stallo con carrello abbassato questo non esce. Il generatore non carica. La tensione delle batterie si abbassa e la radio si interrompe. La manovra di emergenza non riesce. Il pilota esaurisce il combustibile a una quota di 2.500 m, plana e tocca terra sul prato

senza ipersostentatori. Il velivolo si arresta dopo una strisciata di circa 400 m danneggiando limitatamente le lamiere del ventre».

La causa dell'incidente, che senza la perizia di Carestia avrebbe potuto avere ben altre conseguenze, fu identificata nella combinazione di tre concomitanti indipendenti guasti tecnici: l'elettrodistributore di comando portelli carrello bloccato, un tubo idraulico installato in modo errato (non "Murphy proof") e un fusibile bruciato.

La riparazione dei danni al fasciame dopo l'incidente del sesto volo fu l'occasione per anticipare alcune modifiche importanti, tra cui il riposizionamento in avanti dell'aerofreno (nel settembre 1957 l'esame dei risultati delle prove galleria transonica aveva indicato un effetto di pitch-up con aerofreno esteso, in un primo tempo attribuito a interferenza dell'impianto di sospensione del modello, successivamente confermato a seguito di ulteriori prove comparative di tale effetto alla galleria del Politecnico) e l'asservimento dell'apertura alla condizione di carrello retratto; il ricalcamento dello stabilizzatore sulla base dei risultati delle stesse prove alla galleria transonica; l'incremento dell'escursione flap, modifiche all'impianto idraulico e combustibile.

Il 14 marzo 1958 avvenne la ripresa dei voli con Bazzocchi al posto del motorista.

Nella metà dei voli del mese successivo, incluse prove di stallo con carrello e flap, Bazzocchi sarà a bordo; non possiamo escludere che in questa decisione ci fosse l'intenzione di esercitare una pressione psicologica sullo staff per ottenere la massima attenzione ai problemi di sicurezza, dopo il rischio recente.

Già al quindicesimo volo veniva provata l'apertura del paracadute antive, seguita dalle prove di stallo, a conferma dello stato di completezza e di confidenza nel progetto aerodinamico.

Tom Frost, pilota collaudatore Armstrong Siddeley, fu il primo straniero a valutare a Venegono il velivolo, dal 5 al 7 maggio 1958, e il suo giudizio sulle potenzialità del velivolo fu determinante per convincere l'A.S. a sviluppare il Viper 11, la cui specifica viene definita il 29 agosto 1958.

Così Frost concludeva il suo rapporto: «It is considered to be one of the finest aircraft of its type ever flown and there is little doubt that it will attract a large market for a long time to come».

Alla fine di giugno 1958 anche il comandante delle scuole di volo della RAF, Air Marshal Sir R. Atcherley, valutava con i propri piloti il velivolo a Venegono.

In effetti, l'ASV8 si manifestava subito sottopotenziato per le prestazioni aerodinamiche e di manovra del velivolo, e con consumi specifici (del 20%) superiori al previsto.

Già nella proposta Macchi al Ministero del 1955, l'ASV8 era presentato come suscettibile di potenziamento fino a 1.000 kg di spinta, e Bazzocchi aveva convinto l'Armstrong Siddeley a programmarne lo sviluppo.

All'inizio del 1958 lo stato di sviluppo del motore prevedeva la versione ASV da 865 kg di spinta, disponibile subito, o quella maggiorata ASV.11 da 1.134 kg di spinta, disponibile dall'aprile 1958, con incremento di peso da 238 a 260 kg.

Nel giugno 1958 si svolsero le prove di vite, salita, autonomia, stabilità e gli stalli sotto fattore di carico. Da settembre iniziava la calibratura dei sensori dati aria fino in preparazione delle prove di prestazione. Fu al-

lora che vennero installati sia sul primo, sia sul secondo prototipo i motori ASV9, con spinta misurata a punto fisso di 850 kg.

[...]

#### **La valutazione RSV del primo prototipo e l'incidente fatale di Nicola Macchia**

Nel frattempo il primo prototipo dal 25 ottobre 1958 era valutato con l'ASV9 e preparato per i collaudi ufficiali dell'Aeronautica Militare.

Dal 27 novembre 1958 il primo prototipo era trasferito all'RSV di Pratica di Mare, con un team di specialisti guidato da Del Grande, dove l'RSV effettuò un programma di valutazione delle prestazioni e qualità di volo (53 voli per oltre 50 ore di volo dal 15 dicembre al 14 marzo), utilizzando la strumentazione stessa del velivolo, che terminava nel marzo 1959 con la verifica di tutte le prestazioni contrattuali.

I piloti dell'RSV incaricati delle prove erano i maggiori Michele Colagiovanni e Umberto Bernardini e i capitani Nicola Macchia, Pietro Trevisan, Manlio Quarantelli e Umberto Musicanti.

Al rientro, il primo prototipo, immatricolato I-MAKI, veniva utilizzato per un tour promozionale organizzato con il supporto dell'Aeronautica Militare e pilotato da Macchia.

Ma ancora una tragedia con un suo prototipo colpirà profondamente Bazzocchi.

In Egitto, sul campo di Bilbeis, il 22 aprile 1959, durante la presentazione acrobatica in condizioni di elevata temperatura, Macchia affrontava l'uscita da una vite a quota troppo bassa e a due metri dal suolo richiamava bruscamente il velivolo, urtando con la coda il terreno e uccidendosi nello schianto. Bazzocchi scrisse alla vedova, che gli avrebbe poi risposto con parole commoventi e di forte dignità.

[...]

#### **Le prove intensive a Pratica di Mare**

Il 5 ottobre 1960 effettuava il primo volo il primo velivolo di serie.

Poi iniziarono le prove intensive dell'RSV, con i primi quattro velivoli di serie MM.54153/54/55/56 consegnati a partire dall'8 febbraio 1961. Nello stesso periodo l'RSV collaudava anche i primi tre velivoli destinati alle scuole. Essendo stato aperto l'aeroporto di Fiumicino, per evitare interferenze l'attività di Pratica di Mare fu sospesa e trasferita sull'aeroporto di Latina, dove le prove intensive furono completate tra il 20 febbraio e il 20 settembre 1961.

La squadra di assistenza era inizialmente guidata da Del Grande, poi ammalatosi e sostituito da Flebus, con gli specialisti di manutenzione tra cui Cesarino Macchi, Costantino Paciello e John Evans della Bristol Siddeley. Alcuni difetti minori (avarie di un elettrodistributore, un'interferenza tra il cinematismo di apertura del portello carrello anteriore con il portello sotto carico aerodinamico) furono subito risolti con adeguate modifiche, mentre l'unico incidente di rilievo fu quello occorso al velivolo pilotato dal ten. col. Evasio Ferretti, causato dall'esplosione del compressore (per rottura delle palette) dopo un touch and go, con il conseguente atterraggio d'emergenza avvenuto con lo sgancio tettuccio e l'atterraggio sulla pancia dopo una strisciata di 700 m.

L'indagine conseguente portò al completo ridisegno del compressore del Viper.

Nel primo mese delle prove, il febbraio 1961, furono eseguite mediamente 76 ore di volo per velivolo, con tre

ore/uomo per ora di volo di manutenzione di primo e secondo livello.

Questo risultato, pur preliminare, confermò subito la semplicità logistica e operativa della nuova macchina, e consentì a Bazzocchi di calcolare un costo dell'ora di volo (considerando una revisione generale ogni 600 ore, 1,5 volte l'intervallo del Vampire) di circa 40mila lire.

Nell'ottobre 1961, infine, la qualificazione operativa era completata con le prove di eiezione dei sedili e del tettuccio, effettuata dalla Martin Baker presso il RAE di Boscombe Down.

[...]

#### **La versione armata MB326B**

All'inizio del 1961 Bazzocchi, sempre più convinto della necessità di sfruttare le potenzialità del velivolo per un'utilizzazione più estesa nell'addestramento avanzato, e facendo conto dei margini strutturali risultanti dalle prove statiche, riprendeva gli studi dell'armamento estendendo le capacità di carico da due a sei piloni subalari con peso massimo fino a 4.042 kg, e prevedendo nuovi carichi come due pod mitragliatrici calibro 12,7 mm, due missili filoguidati e l'impiego del collimatore Mk.4E.

Gli studi furono proposti sia all'A.M. sia agli svedesi e si procedette allo sviluppo del pod 12,7 mm.

Finalmente, poi, all'inizio del 1963, Bazzocchi ottenne che il velivolo di costruzione n. 37 MM.54187, potesse essere trasformato nella versione armata MB326B, prima con quattro, poi con sei piloni subalari Matra.

Il prototipo armato fu valutato dall'A.M. e presentato (con le marche I-MAKC) a Parigi nel giugno 1963 destando notevole interesse. Le prove confermavano la stabilità del velivolo come piattaforma di tiro, con manovre a 5 g e velocità di 405 kts e quattro piloni subalari con carichi da 250 lb.

Nel corso del 1963, inoltre, con il supporto dell'ONERA venivano ripetute le prove di flutter per tutte le configurazioni significative, fino al nuovo peso massimo che passava a 4.300 kg.

Sull'I-MAKC, infine, nel 1964 fu completato lo sviluppo del pod fotografico da ricognizione con quattro macchine Vinten, dotato di impianto di ventilazione, riscaldamento e antiappannamento.

#### **Lo studio dell'MB326C**

Nel frattempo l'Aeronautica Militare aveva concentrato impegno, attenzione e risorse nell'adozione dell'F-104G che la FIAT avrebbe costruito su licenza; non essendo inizialmente prevista l'adozione del biposto TF-104G, Bazzocchi propose, fin dall'ottobre 1961, un ulteriore potenziamento dell'MB326 con il Viper 20, allora in sviluppo da parte della Bristol Siddeley, e l'adozione del radar NASARR e dell'avionica dell'F-104, incluso un Air Data Computer, un Inertial Navigation System e un sistema di navigazione stimata (dead reckoning).

L'MB326C avrebbe dovuto costituire un economico addestratore pre-operativo, ma successivamente l'A.M. decise per il TF-104G.

Gli apparati avionici sarebbero stati installati al posto di un serbatoio di fusoliera, il che spinse allo studio di serbatoi di estremità ingranditi, con la capacità aumentata da 135 a 230 l: nonostante l'abbandono della versione C, questi serbatoi furono realizzati e, come il motore Viper 20 poi adottato sull'MB326G, contribuirono al sensibile aumento delle capacità operative delle versioni successive dell'MB326.

[...]

#### **In servizio con l'A.M.**

Nel dopoguerra la Scuola di Volo delle Puglie, dipendente dall'Ispektorato delle Scuole dell'Aeronautica Militare di Guidonia, era formata da tre gruppi con sede rispettivamente a Gioia del Colle per il primo periodo, a Brindisi per il secondo e a Lecce (Galatina) per il terzo.

Successivamente, l'addestramento basico iniziale fu organizzato su T-6 a Galatina, che nel novembre 1957 venne denominata Scuola Volo Periodo Basico, mentre l'addestramento avanzato fu decentrato a Elmas e Amendola.

Ma a seguito della scelta dell'MB326, l'Aeronautica Militare operava una profonda ristrutturazione, sposando coraggiosamente la dottrina dell'addestramento jet ab initio, che divenne oggetto di studio e interesse a livello internazionale.

L'Ispektorato delle scuole diventò Comando delle Scuole A.M. e costituì il 1° gennaio 1962 il 214° Gruppo su aviogetti, che si aggiungeva al 212° e 213° equipaggiati con i T-6, conferendo alla scuola di Galatina la struttura ordinativa di Aerobrigata.

Il 15 gennaio il reparto era denominato SVBIA (Scuola Volo Basico Iniziale Aviogetti).



Il primo MB326 di serie era consegnato a Galatina il 16 gennaio 1962.

La cerimonia di consegna si svolgeva ufficialmente a Pratica di Mare il 18 gennaio, a conclusione delle prove intensive e della programmazione didattica definita dal Gruppo Standardizzazione Scuole di Volo. Poco dopo a Galatina avveniva il giuramento degli AUPC (Allievi Ufficiali Piloti di Complemento) del 42° e 43° corso. Il primo fu condotto ancora secondo il preesistente schema con il T-6, in parallelo al secondo, allo scopo di verificarne la reale efficacia.

Dal 15 ottobre 1962, il 214° si rischierava a Brindisi fino al 18 febbraio 1963, mentre i 212° e 213° a Grottaglie, a causa dell'impraticabilità della pista di Galatina, dove le ingestioni d'acqua producevano frequenti piantate in decollo, e che richiese un completo rifacimento.

Il 43° corso AUPC, iniziato il 22 marzo e concluso a Brindisi il 29 ottobre 1962, consentì a 12 allievi di conseguire il brevetto di pilota d'aeroplano dopo sole 130 ore di volo, quasi la metà rispetto ai T-6. Alla conclusione del corso, a Brindisi, si esibì una pattuglia acrobatica di quattro MB326 formata da piloti istruttori e guidata dal magg. Giovanni Gambari.

Il 24 giugno 1963, ad Aviano, il ten. Riccardo Peracchi,

allora istruttore a Galatina, si faceva notare con la sua presentazione acrobatica nella Giornata della NATO, strappando gli applausi alle 70mila persone e ai piloti delle numerose pattuglie acrobatiche presenti.

Nell'estate 1963 anche gli allievi del corso Aquila III dell'Accademia svolgevano la prima fase di addestramento di 30 ore sull'MB326 (sostitutiva della fase a elica), da completarsi a conclusione del corso stesso con altre 80-90 ore.

Il syllabo del corso basico iniziale durava sei mesi e mezzo, in 145 missioni ed era suddiviso in tre fasi. La prima di 19 missioni a doppio comando, l'intermedia di 48 missioni parzialmente a "solo", con volo strumentale e acrobatico con il conseguimento del brevetto di pilota d'aeroplano e con esami conclusivi per il passaggio alla terza fase; quest'ultima, di 78 missioni, comprendeva il completamento del volo strumentale (basico e radar assistito), volo in formazione, navigazione diurna e notturna e volo notturno, seguiti da una serie di esami conclusivi.

Nel corso del 1963 i velivoli in carico passavano da 19 a 32, con un'efficienza media del 69%, per 11.787 ore di volo.

Dal 1° luglio 1964 al 31 dicembre 1965 la SVBIA superava le 32mila ore con l'MB326, senza incidenti di rilievo e raddoppiando, rispetto al periodo precedente, gli indicatori di sicurezza.

Fino al 1965 il responsabile Macchi dell'assistenza al 214° gruppo fu Flebus, la cui preziosa esperienza gli consentì di svolgere un ruolo importante anche nell'assistenza alle licenze dell'MB326, come descritto al successivo cap. 6.

Il syllabo fu poi modificato aggiungendo una selezione iniziale di 30 ore, tornando all'addestramento iniziale a elica con il P148, in considerazione della relativa convenienza per i piloti non destinati ai velivoli operativi a getto.

Il brevetto di pilota militare richiedeva comunque anco-

ra una fase di 80-90 ore sui velivoli da addestramento avanzato, con l'adozione dall'inizio del 1965 del G91T ad Amendola.

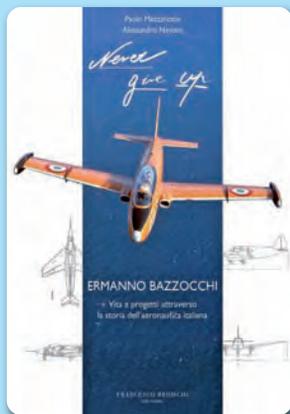
Dal 1975 con l'MB326E, dotato di un impianto di armamento e avionica più avanzato, incluso il TACAN, furono anche sperimentati alcuni corsi che includevano l'addestramento avanzato, fino all'ottenimento del brevetto militare.

La SVBIA, con l'MB326, fu oggetto di frequenti visite di delegazioni delle forze aeree straniere e divenne una vetrina internazionale per la modernità e l'efficacia dei metodi istruzionali. Molte forze aeree di Paesi in via di sviluppo vi inviarono per lunghi periodi i propri allievi piloti a formarsi, favorendo anche le relazioni nazionali di politica estera.

Essa costituì, pertanto, un potente strumento commerciale per l'esportazione del velivolo, e di questo Bazzocchi fu sempre consapevole, sottolineando da un lato la necessità che ogni nuovo progetto (comprese le varianti dell'MB326) dovesse avere un formale coinvolgimento dell'A.M. nella valutazione operativa, dall'altro che un'industria nazionale con l'ambizione di un mercato d'esportazione non poteva fare a meno di un suo forte sostegno. Il servizio presso l'A.M. si prolungò fino agli anni Ottanta, con la progressiva sostituzione da parte degli MB339.

All'introduzione di quest'ultimo, nel 1982, la scuola aveva accumulato oltre 400mila ore in 20 anni d'impiego dell'MB326. Gli ultimi corsi dell'MB326 furono il Turbine III dell'Accademia e il 95° AUPC del 1982, e quello per i piloti della Marina Militare del 1984. I velivoli continuarono nel ruolo di collegamento tra i vari reparti A.M. fino all'inizio degli anni Novanta. Cinque MB326RM furono anche dedicati al ruolo di Radio Misure a Pratica di Mare. La produzione complessiva per l'A.M. fu di sei prototipi (i due iniziali, due G e due K), 122 di serie, inclusi sei MB326E nuovi, e tre provenienti da Alitalia, per un totale di 131 velivoli.

## Never give up!



Intitolato con un significativo riferimento alla tenacia di Ermanno Bazzocchi, *Never give up* ("Non mollare mai") è la biografia più ampia e completa oggi disponibile su un progettista italiano. Nello scriverla gli autori, entrambi con oltre 30 anni esperienza presso l'Aermacchi e a diretto contatto con Bazzocchi, hanno sfruttato numerose fonti, a partire dall'archivio personale del progettista tuttora con-

servato dalle figlie. Ne è uscito un volume di circa 500 pagine che copre l'intera vita dalla nascita nel 1914 alla morte nel 2005. La trattazione è molto completa, tanto da sconfinare spesso dalla biografia alla storia

dell'azienda, cosa che peraltro rispecchia il graduale passaggio a responsabilità via via maggiori. L'ultimo capitolo, intitolato "Il grande vecchio", comprende una significativa sezione sulle indagini tecniche sul disastro aereo di Ustica effettuate in qualità di consulente tecnico degli imputati, assolti anche grazie al rigore con il quale Bazzocchi aveva affrontato il problema di comprendere la sequenza degli avvenimenti e le evidenze sul relitto. Molto ricca l'iconografia, con oltre 900 illustrazioni di cui molte raffiguranti progetti e studi mai giunti alla fase di realizzazione, la lista completa degli aeroplani Bazzocchi costruiti (comprese le licenze straniere per l'MB.326). La duplice prefazione del gen. Vincenzo Camporini, ancora nella veste di capo di Stato Maggiore della Difesa, e dell'ing. Dario Galli, presidente della Provincia di Varese, attestano la stima che tuttora circonda il nome di Bazzocchi.

**Paolo Mezzanotte e Sandro Neviani, *Never give up!*, Milano, Francesco Brioschi Editore, 2010. Cm 21 x 29,7, pp. 492, Euro 60.**

Alla Casa dell'Aviatore la presentazione del libro a cura del CESMA

## “Un eroe veneziano - Umberto Klinger e i suoi aeroplani”

L'evento concluso da una tavola rotonda sui rapporti tra Difesa e Industria



**G**iudizio positivo da più parti registrato per la presentazione del volume di Bruno Delisi e Maria Serena Klinger “Un eroe veneziano - Umberto Klinger e i suoi aeroplani” (volume peraltro già recensito a pag. 16 di *Aeronautica* n. 10/2010) effettuata alla Casa dell'Aviatore lo scorso 2 febbraio a cura del nostro Centro Studi.

Oltre agli autori ed al capo di Stato Maggiore AM, gen. Giuseppe Bernardis, erano presenti parenti ed amici, figli di personaggi che hanno fatto la storia dell'aviazione italiana. Ne è venuta fuori una di quelle riunioni di famiglia in cui sfogliando gli album con le vecchie foto ci si racconta l'un l'altro dettagli di una vita vissuta insieme e particolari che si erano dimenticati e che tornano vivi nella mente ad un minimo accenno.

Così è stato per gli autori, che hanno voluto ricordare come questa ricerca, nata casualmente, sia stata, in realtà, un percorso interiore per la riscoperta di un personaggio che come tutti i grandi parlava poco di sé in famiglia. Bene ha tratteggiato questo sentimento la contessa Maria Fede Caproni immaginando questa coppia, non più giovanissima, intenta a riscoprire le sue radici attraverso il faticoso lavoro di approfondimento dei moltissimi documenti a disposizione.

Così è stato per il nipote Umberto Klinger, ora presidente della SICAMB che produce i seggiolini eiettabili Martin

Baker il quale, oltre a portare lo stesso nome, è cresciuto alla sua scuola nell'Aeronavali di Venezia dello zio.

Ne è emersa la figura di un personaggio eclettico, determinato, abituato ad eccellere in tutti i settori dove si è impegnato, dall'automobilismo, al sindacalismo, alla politica, al volo, all'aviazione civile, amante dell'arte e in particolare del futurismo di cui fu grande mecenate.

Dietro al personaggio la figura imponente del suo grande amico del cuore, Italo Balbo col quale condivise molte esperienze, da quelle di volo a quelle politiche. E ne avrebbe anche condiviso la morte se per un puro caso non fosse stato costretto a rinunciare all'invito di Balbo a partecipare a quella missione e a rientrare dalla Cirenaica

dove si trovava in quei giorni. Fu Balbo che, conoscendo bene le sue inclinazioni, lo aveva indirizzato verso l'aviazione commerciale di cui entrambi avevano compreso la valenza.

Lo ha ricordato il figlio del Maresciallo dell'aria, l'avv. Paolo Balbo, sottolineando come la passione del volo ed il conseguimento del brevetto di volo siano stati per entrambi una passione adulta. Poi arrivò la guerra ed anche qui Klinger si distinse meritando diverse ricompense al valore ma non tali da farlo divenire un eroe di guerra. Perché allora intitolare il libro “Un eroe veneziano”? Ce lo spiega l'autore. “Non l'abbiamo chiamato così noi ma gli altri, a cominciare da Durand De La Penne” che così lo chiama in un'interpellanza parlamentare dopo la sua tragica scomparsa tesa a far luce sul perché i suoi appelli per lo sblocco dei fondi che avrebbero salvato l'azienda dal tracollo fossero rimasti inascoltati. Fu questa la tragica motivazione del suo insano gesto.

“Vi proteggerò dall'alto” avrebbe detto, secondo i ricordi di Maria Fede Caproni. Così è stato. E ancora soleva dire: “Noi moriremo, ma le nostre aziende sopravviveranno”. Così non fu per Aeronavali, in realtà, anche se non subito. La vera causa di ciò, per ammissione dello stesso nipote, va ricercata nella mancata capacità di riconvertirsi passando dal civile al militare, in particolare alla manuten-



zione dell'F-104, come aveva proposto all'azienda l'Aeronautica Militare, errore che affondava le sue radici nella non comune passione per l'aviazione commerciale che nutriva Umberto Klínger. Passione che fu alla base dello sviluppo prima della SAM e poi dell'Ala Littoria, come è stato sottolineato dal com.te Adalberto Pellegrino, intervenuto anche lui come relatore.

Dopo la rievocazione della figura del com.te Klínger la serata è proseguita con una tavola rotonda sul tema, intimamente connesso, del rapporto fra pubblica amministrazione e industria. Presieduto dal gen. Mario Arpino il dibattito ha visto la partecipazione del gen. Salvatore Colotti di Armaereo, dell'ing. Silvano Mantovani, amministratore delegato di Aerea SpA, dello storico prof. Gregory Alegi, docente all'Accademia Aeronautica, e della contessa Maria Fede Caproni il cui pensiero è stato in parte tratteggiato in precedenza.

Grazie alla franchezza ed alla passionalità dell'ing. Mantovani si è innescato subito un acceso dibattito che ha in parte ricalcato quanto già detto nell'ambito del seminario sull' "Etica del dialogo Difesa/Industria", organizzato recentemente dal nostro Centro Studi. Secondo il gen. Arpino non si può dimenticare il fatto che dietro all'aviazione commerciale di Klínger vi fosse un Balbo ministro, con tutto ciò che questo rappresentava. Ma poi nel dopoguerra il Balbo non c'è più e le regole di prima non bastano più. Ciò che invece è rimasto uguale è la cronica mancanza di finanziamenti che lui giudica essere purtroppo un'invariante. Il problema dovrebbe risolversi con le nuove norme europee che impongono una più pronta risposta sul piano finanziario da parte dell'Amministrazione. Ma il relatore esprime dubbi su come



tale legge possa venire rispettata. Cerca di rispondere il gen. Colotti tratteggiando i progressi fatti dalle Direzioni generali, e in particolare da Armaereo, ed evidenziando gli sforzi compiuti e i progressi conseguiti.

Cerca di smorzare questo ottimismo l'ing. Mantovani, il cui linguaggio, come ha ben sottolineato il gen. Arpino con ironia, è "...politicamente scorretto". Dopo aver sottolineato l'importanza dell'aviazione commerciale di Klínger che aveva il compito di mantenere i contatti con la madrepatria per tutti coloro che erano nei posti più dispersi nelle colonie, il relatore si getta a capofitto nella descrizione della situazione attuale per le industrie aeronautiche tracciando con poche linee un quadro abbastanza fosco. Il mercato è diventato globale e difficilissimo, con una concorrenza esasperata che obbliga alla concentrazione delle imprese. Ma il vero problema è che tutti i paesi sostengono la loro industria sul piano burocratico a differenza dell'Italia dove la burocrazia non è cambiata. Gli fa eco lo storico prof. Alegi il quale, riferendosi agli apprezzamenti per l'aviazione commerciale dell'epoca, evidenzia come una volta non era tanto il

risultato economico ad essere valutato, quanto l'aver realizzato quel tipo di servizio. E le attività aeronautiche, per la loro complessità, erano annoverate tra coloro potevano beneficiare di questo riconoscimento. Oggi, invece, vi è la politica dell'uovo oggi che è meglio della gallina di domani. Con Balbo c'è stato uno sforzo per la standardizzazione della linea di volo garantendo, tuttavia la produzione di velivoli su licenza anche alle altre industrie per non perderne le rispettive potenzialità. La storia non si ripete mai ma ci evidenzia gli stessi problemi dandoci così la chiave di lettura per capire quelli che stiamo vivendo.

Insomma, un dibattito interessante ed acceso sul quale getta un po' di acqua l'intervento conclusivo del gen. Bernardis secondo il quale non solo è importante sottolineare l'opera di quelli che hanno fatto la nostra storia aeronautica e dell'aviazione in genere, ma dobbiamo essere confortati dalla presenza di un'altra invariante, questa volta positiva, ed è quella che ancor oggi ci sono persone che continuano a fare bene.

G.N.  
(foto di Cucè)

## Completate altre prove del MEADS

Il sistema missilistico di difesa aerea MEADS (Medium Extended Air Defense System - v. il suo impiego e la sua utilizzazione alla pag. 13 di *Aeronautica* n.7/2005 e agli articoli ivi richiamati) ha completato le prove di integrazione del sistema stesso e si prepara ad effettuare sulla base aerea di Pratica di Mare quelle per il primo Multifunction Fire Control Radar (MFCR), il sistema radar a banda X che è stato progettato per migliorare le capacità di identificazione dei pericoli allo scopo di proteggere più efficacemente le truppe impegnate negli attuali campi di battaglia asimmetrici nei quali le minacce, come è noto, possono venire da qualsiasi direzione, ma anche per la difesa nazionale contro missili balistici tattici, missili da crociera, aerei e UAV/UCAV.

Il MEADS - già sperimentato tempo addietro in Italia sul camion Aris e del quale il consorzio trinazionale USA (58%), Germania (25%) e Italia (17%) che lo produce ha anche presentato recentemente il primo lanciatore e il "battle manager" (che con la sua architettura aperta è in grado di guidare e controllare anche sensori e lanciatori non-MEADS) - verrà sottoposto nel 2012 alle prove di volo presso lo statunitense White Sands Missile Range.

## Aerei famosi: il Piaggio P.32 e i suoi derivati



**I**l P.32 fu progettato dall'ing. Giovanni Pegna in risposta al concorso per bombardiere medio del 1934, i cui requisiti sono stati già esaminati descrivendo il Caproni Ca.135.

Bimotore ad ala bassa con struttura e rivestimento interamente in legno, salvo il muso in tubi saldati, presentava una fusoliera alta e tozza ed una corta ala con un sofisticato sistema d'ipersostentazione con flap e flaperoni in due pezzi. Oltre al carrello, erano retrattili anche i radiatori per il liquido di raffreddamento dei due motori Isotta Fraschini Asso XI R.C. 45 da 825 CV. L'equipaggio comprendeva due piloti, motorista, radiotelegrafista ed armiere; l'armamento cinque mitragliatrici da 7,7 (una anteriore, due ciascuna nelle posizioni dorsale e ventrale) e fino a 1.600 kg di bombe.

Per guadagnare tempo, la produzione ebbe inizio trasformando l'ordine per 12 trimotori P.16. Il prototipo fu inviato a Montecelio a metà gennaio 1936, montato sul luogo e collaudato da Mario de Bernardi. Il contratto fu formalizzato solo il 18 agosto, seguito da 16 esemplari di serie, tutti con gli Asso, ed il 28 novembre un P.32 giunse al Centro Sperimentale per le prove contrattuali.

Il 4 marzo 1937 iniziò la distribuzione alle due squadriglie 47<sup>a</sup> e 48<sup>a</sup> del 37° Gruppo del 18° Stormo, costituito ad Aviano il 1° gennaio su S.81.

A fine anno vi erano otto P.32 bellamente efficienti, che il 6 dicembre sorvolarono Gorizia nella cerimonia di commiato per Amedeo d'Aosta, in partenza per l'Africa Orientale Italiana. Tuttavia, a fronte delle limitate prestazioni,

in parte riconducibili alla modestia dei propulsori, i 144 P.32 inizialmente previsti furono ridotti nel settembre 1937 a 44 mentre compariva il P.32-II, dotato di torretta sul muso e propulso da motori radiali Piaggio P.XI R.C.40 da 1.000 CV. Con questi propulsori, che davano miglior maneggevolezza in quanto disponibili con senso di rotazione inverso, il P.32bis fu esposto al Salone Internazionale dell'Aeronautica di Milano nell'ottobre 1937 e poi costruito dalla Piaggio in dodici esemplari in base ad un contratto del marzo 1938.

Avendo lo Stato Maggiore chiesto di portare la velocità massima ad almeno 420 km/h, nel marzo 1935 era stata avviata la progettazione del P.32bis, poi costruito non dalla Piaggio, che Pegna aveva frattanto lascia-

to, ma dalle Reggiane. Tuttavia queste, pur intendendo avvalersi dell'opera di Pegna, avevano già assunto impegni con un altro progettista e il lavoro di affinamento della fusoliera fu affidato alla società "Studi e Brevetti Gruppo Caproni s.a.s" di Reggio Emilia appositamente costituita. Le Reggiane, che dopo aver partecipato al programma Ca.5 del 1917-18 non avevano più costruito aerei, incontrarono notevoli difficoltà a rientrare nel settore: nonostante l'Ufficio di sorveglianza tecnica del Genio aeronautico avesse scartato durante la costruzione per due volte tutta la ferramenta costruita e il 70% del legno spruce, il 26 maggio 1937 l'ala non superò le prove statiche.

La serie di 16 esemplari (più altrettanti annullati) fu avviata nel luglio 1936 ed a fine anno erano complete otto fusoliere ed altrettante ali.

Il primo P.32bis volò il 23 febbraio 1937 con gli Asso XI e la messa a punto fu completata in maggio. Un secondo P.32bis con modifiche all'armamento volò il 16 novembre, rientrando in officina il 4 gennaio 1938 per l'installazione dei P.XI. Fu ricollaudato il 12 febbraio da Mario Gamna, che purtroppo vi perse la vita il 25 febbraio in un atterraggio fuori campo, troncando lo sviluppo dell'aereo. In base ad un accordo del 18 marzo 1937, Pegna aveva frattanto derivato dal P.32bis il Ca.405C *Procellaria* per la corsa Istres-Damasco-Parigi. Abbinando l'ala del P.32bis ad una nuova fusoliera, partendo da due cellule già in costruzione ne furono approntati a





tempo di record gli esemplari MM.375 e 376, collaudati da Gamna rispettivamente il 19 maggio ed il 30 giugno 1937. Essendo fallita frattanto la prova statica, l'MM.376 proseguì le prove con l'ala del MM.375 e riscontrando pericolosi fenomeni di "flutter". Un *Procellaria* fu trasferito a Guidonia per ulteriori prove ma, pur ricevendo l'immatricolazione I-9, non partecipò alla gara prevista. Rientrato in ditta, ricevette una nuova prua chigliata e tornò a Guidonia per un possibile volo transoceanico che non ebbe mai luogo. Nel gennaio 1938 le previsioni per il P.32 erano state ulteriormente ridotte a 32 esemplari, riflettendo probabilmente il numero effettivamente prodotto. Il 12 aprile i P.32 furono ritirati dal servizio, ed il 37° Gruppo li consegnò al magazzino di Aviano nei giorni 15-21 giugno. Le esigenze di spazio

legate alla costituzione della Scuola Bombardamento portarono a trasferire gli aerei sul campo di Jesi e, di lì, ad Ampugnano: il 19 luglio uno preci-

pitò con la morte di uno specialista. Ridotti a bersagli, alcuni P.32 esistevano ancora nel 1942 sul poligono di Furbara.

*Dimensioni e caratteristiche del P.32/Asso (in parentesi quelli del P.32bis/P.XI):*

apertura alare 18 m (18); lunghezza 16,30 m (16); altezza 4,70 m (4,70); superficie alare 60 mq (59); peso totale 9.355 kg (9.800); a vuoto 6.355 kg (6.800); velocità max 393 km/h a 5.000 m (378 a 4.000); di crociera 337 km/h (300); salita a 2.000 m in 7min 1sec (8min 51sec); autonomia con 1.607 kg di benzina 1.952 km (n.d.); tangenza pratica 7.250 m (n.d.).

G.A.



## Anche Mosca ha ratificato il trattato START 2

Il 26 gennaio, dopo la ratifica dello START 2 da parte del Senato statunitense (v. pag. 12 di *Aeronautica* n. 1/2011), anche il Consiglio della Federazione russa ha approvato all'unanimità questo accordo russo-americano sulla riduzione degli armamenti strategici, accordo che ora potrebbe entrare in vigore entro poche settimane.

Ricordiamo che, firmato lo scorso aprile da Barack Obama e Dmitry Medvedev, il Trattato prevede il taglio del 30% delle armi nucleari che nell'arco di sette anni vedranno la riduzione delle testate a 1.550 per ciascuna delle due potenze e i vettori a 700, tra missili e bombardieri strategici, facendo nel contempo ripartire le verifiche reciproche degli arsenali di Mosca e Washington, ve-

rifiche che erano state interrotte alla fine del 2009.

Da sottolineare che il Trattato è stato ratificato dal Parlamento russo con una dichiarazione aggiuntiva e clausole di riserva che prevedono un legame tra le armi strategiche offensive e quelle difensive, con il diritto di Mosca ad uscire dal Trattato nel caso fosse violato tale legame: si tratta di una garanzia contro un eventuale scudo antimissile in Europa senza il coinvolgimento paritetico della Russia (v. anche pag. 15 di *Aeronautica* n. 1/2010 e articoli precedenti ivi menzionati).

È da rilevare in proposito che lo START 2 può essere considerato anche come la naturale prosecuzione del SALT 2, sigla utilizzata per la seconda serie di *Strategic Arms Li-*

*mitation Talks* ovvero, di Negoziati per la Limitazione delle Armi Strategiche intercorso fra gli Stati Uniti e l'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche (URSS).

I colloqui si aprirono a Ginevra nel settembre del 1972 per completare l'accordo sulle armi strategiche difensive. Le trattative ben presto si arenarono e solo dopo gli incontri tra Leonid Breznev e Richard Nixon a Mosca, nel luglio 1974 e tra Breznev e Gerald Ford a Vladivostok (novembre 1974) per riprendere poi a Ginevra nel gennaio 1975. L'accordo per la limitazione della costruzione di armi strategiche fu raggiunto a Vienna il 18 giugno 1979, e firmato da Leonid Breznev e l'allora presidente Jimmy Carter.

Come indicato nella presentazione dell'articolo "L'aerodromo di Campo di Marte e i primi aviatori di Firenze" pubblicato a pag. 22 di *Aeronautica* n. 12/2010 e relativo ad uno degli interventi che hanno caratterizzato il Convegno "L'aviazione a Firenze: cento anni di storia" tenutosi il 23 ottobre scorso nel Salone dei 500 del Palazzo Vecchio del capoluogo toscano, riportiamo - dopo il successivo apparso nel n. 1/2011 - anche il seguente.

## Gli aviatori fiorentini

di Carlo Enrico Paciaroni

È un dato acclarato che gli aviatori di tutto il mondo abbiano un fiorentino come padre: Leonardo da Vinci. A lui si devono i primi studi sulla possibilità di far librare in volo un essere umano con una macchina costruita in relazione al suo "codice sul volo degli uccelli" (1505-1506). I suoi studi non furono solo teorici tanto che un suo stretto collaboratore Tommaso Masini, detto Zoroastro da Peretola, si offrì, non sappiamo se proprio volontario, a lanciarsi dal Monte Ceceri per un volo che Leonardo definì: "volo per favor di vento".

Era secondo la tradizione il 14 marzo del 1506. Zoroastro atterrò rovinosamente alle falde del monte e se la cavò con la rottura di una gamba. Nel 2005 il comune di Firenze, l'Aeronautica Militare e l'Associazione Arma Aeronautica vollero apporre sulla casa natale di Zoroastro una lapide a ricordo del primo volo.

Dovettero trascorrere altri tre secoli prima che i fratelli Montgolfier nel 1783 facessero sollevare in volo un altro essere umano e i fiorentini nel 1795 non vollero essere da meno per cui il 16 luglio un pallone si librava in volo da piazza del Carmine con a bordo Giovanni Luder detto il *trombaio volante*. Luder era un idraulico che aveva realizzato l'attrezzatura necessaria all'esperimento. Si trovò ad essere issato nella navicella in quanto il pilota designato, tale Angelo Fioravanti, fu fatto scendere perché era troppo pesante e non permetteva il decollo. Luder era invece piccolo e mingherlino e riuscì a volare fino a raggiungere Pontassieve dove atterrò tra lo stupore generale dopo

un volo di «miglia tre di altezza e percorrendo miglia nove». Il granduca lo ricompensò con 24 zecchini d'oro e lo nominò fontaniere di corte. Luder fu il primo uomo a vedere Firenze dall'alto.

Il volo in aerostato divenne a Firenze quasi una normalità, tanti furono i fiorentini che ne sperimentarono l'ebbrezza. Ma i palloni si rivelarono anche un pericolo perché spesso precipitando appiccavano numerosi incendi tanto che il granduca fu costretto a limitarne l'uso.

Tra gli aerostieri, come si chiamavano all'epoca i piloti di mongolfiere, si distinse un nobile fiorentino, il ten. Alessandro Pecori Giraldi, ufficiale del Genio del Regio Esercito italiano, al quale fu affidato nel 1884 il compito di costituire la prima Sezione aerostati del 30° Reggimento del Genio. Nel 1887 il ten. Pecori Giraldi partecipa, al comando della sezione con tre aerostati, alla campagna in Eritrea dove svolge, in volo vincolato e non, compiti di osservazione e guida per l'artiglieria. Il servizio aerostati del ten. Pecori Giraldi fu considerato all'epoca il servizio più organizzato ed efficiente d'Europa ed egli si può considerare il primo vero aviatore fiorentino inteso in senso professionale.

Per tutto il XIX secolo volano solo palloni più leggeri dell'aria mossi dal vento, ma una macchina più pesante dell'aria spinta da un motore a scoppio sta per portare in volo il primo uomo e cambiare per sempre la storia dell'umanità: Orville Wright, il 17 dicembre 1903, si leva in volo con il "Flyer" per 12 secondi percorrendo 36,5 metri.

In tutto il mondo dilaga la passione per il volo. In Italia nel 1909, nella prima manifestazione aerea italiana a Centocelle (Roma), i fratelli Wright danno una dimostrazione delle possibilità del mezzo aereo. Il tenente di vascello Mario Calderara è il primo pilota brevettato in Italia dai fratelli Wright. L'anno successivo anche Firenze ospita la sua manifestazione aerea a Campo di Marte.

Il primo aviatore fiorentino brevettato è Ugo de Rossi del Lion Nero: brevetto italiano n° 31 conseguito a Centocelle il 23 gennaio 1911. Il primo fiorentino brevettato pilota militare è il maresciallo d'artiglieria Primo Pagano: brevetto civile italiano n° 158 e brevetto militare conseguito il 18 luglio 1912. Il fiorentino capitano del Genio Navale Giovanni Pegna consegue il brevetto n° 1 per idrovolanti a Venezia il 30 agosto 1912.

La Grande guerra è alle porte. Nel 1912 si costituisce il Battaglione aviatori del Genio, primo comandante è il ten. col. Vittorio Cordero di Montezemolo, vice comandante il magg. Giulio Douhet. Nel 1914 il battaglione incrementa l'addestramento dei suoi piloti e acquisisce nuovi velivoli, quasi tutti di fabbricazione straniera. Tra i giovani piloti che vengono arruolati vi è il ventenne fiorentino Luigi Gori che, nato nel 1884, ha frequentato a Firenze l'istituto tecnico, sezione di ragioneria. È un giovane cresciuto negli ideali del Risorgimento e non esita nel 1914 ad arruolarsi in previsione della prossima entrata in guerra dell'Italia per liberare Trento e Trieste. Allo scoppio del conflitto Gori, abilitato sui velivoli Farman, passa nella nuova specialità da poco costi-

tuita: l'aviazione da bombardamento con i Caproni Ca.3, che saranno riconosciuti come i migliori barbari del conflitto. Gori vola con Maurizio Pagliano, venticinquenne genovese, ed entrambi costituiranno un equipaggio che lascerà una traccia importante nella storia dell'aviazione italiana. Sono i primi a compiere missioni notturne sulle basi austro-ungariche, quando volare di notte era considerata una cosa difficilissima se non impossibile, non c'erano radar, non esistevano radio, si volava con la bussola e l'orologio, a vista. Le tecniche messe a punto da Gori e Pagliano rappresenteranno i fondamentali presupposti di volo per l'aviazione moderna. Gori, oltre che svolgere le pericolosissime missioni di guerra, è anche il primo istruttore per i piloti che saranno assegnati ai Caproni Ca.3; ne abilita personalmente oltre mille e tra le altre attività mette a punto anche un sistema celere per l'addestramento dei piloti dei Farman. L'abilità aviatoria e il coraggio di Pagliano e Gori non sfuggono a Gabriele D'Annunzio, il "poeta soldato", che dall'inizio del conflitto sogna di poter compiere una missione su Vienna ("donec ad metam" era il suo motto) e si fa per questo assegnare al Gruppo di volo di Pagliano e Gori con i quali progetta il volo sulla capitale austriaca. Il Comando supremo si convince e decide la data del volo: la notte del 5 settembre 1917, ma impone una prova generale che prevede di volare senza scalo per circa mille km. Pagliano, Gori e D'Annunzio decollano dall'aeroporto della Comina (PN) alle 08.10 del 4 settembre 1917 e volano con l'"Asso di Picche", come avevano chiamato il loro Caproni, fino a Torino e ritornano senza scalo per circa 1000 km, atterrando alla Comina alle 17.23. Un'impresa aviatoria di valenza assoluta, mai tentata da nessuno prima d'allora. Il Comando supremo però non si fida di mandare in volo verso Vienna il Caproni dopo un così lungo volo di prova e dispone che sia completamente revisionato nei motori. Il volo su Vienna viene quindi rinviato. Un mese dopo le armate austro-tedesche aprono la breccia di Caporetto e quelle italiane ripiegano al di qua del Piave. Anche Gori, con il suo Gruppo, viene rischierato a

Padova, troppo lontano da Vienna per l'autonomia del velivolo. Inoltre bisogna combattere duramente per contenere l'avanzata del nemico. Pagliano e Gori decollano per l'ennesima missione la mattina del 30 dicembre del 1917 ma non fanno ritorno alla base. Sono abbattuti al di là del Piave, nel cielo di Susegana, e muoiono con i loro mitraglieri.

D'Annunzio dedica loro "La Leda senza cigno" e l'azione vittoriosa della beffa di Buccari. L'Italia intera piange i due giovani eroi. Gori è insignito di un'altra medaglia d'argento al VM che si aggiunge al suo ricco medagliere: tre medaglie d'argento ed una di bronzo al VM e una croce al merito di guerra. A Gori sono intitolate alcune vie: a Firenze, Pontassieve, Bibbiena. Sono intitolati a Luigi Gori anche l'aeroclub di Firenze, l'aeroporto di Peretola e l'aeroporto di Aviano, quest'ultimo tutt'ora intitolato a Pagliano e Gori.

Un altro pilota fiorentino si distingue nella Grande guerra: è Guido Nardini, brevetto italiano n° 128. È il primo pilota italiano a sorvolare la Manica il 12 giugno 1912. Durante la Grande guerra Nardini combatte nella 91ª Squadriglia, la Squadriglia degli assi di Francesco Baracca, e abbatte ben sei velivoli nemici. A lui viene anche accreditato un combattimento in Francia contro i velivoli della Squadriglia del "Barone rosso" nel corso del quale egli riesce a cogliere anche una vittoria.

Nell'ultimo periodo del conflitto un giovane fiorentino inizia a muovere i primi passi tra le nuvole: è Vasco Magrini, destinato a scrivere una lunga pagina della storia del volo di Firenze. Magrini nasce a Firenze nel 1896, consegue il brevetto di volo a Venaria Reale nel 1916 e, arruolato nel Corpo Aeronautico, nel 1918 diviene istruttore e collaudatore dei velivoli SVA (usati poi per il volo su Vienna). Terminata la guerra Magrini torna a Firenze e comincia la sua attività aviatoria al Campo di Marte dove costruisce un hangar capace di ospitare tre velivoli. Fonda il primo aeroclub di Firenze e svolge un intenso lavoro di carattere turistico, acrobatico, pubblicitario. Volò sui

cieli di Campi Bisenzio e Poggio a Caiano dove dopo un volo propagandistico ha un pauroso incidente dal quale esce vivo, seppur ustionato in più parti. Magrini evidenzia grandi abilità acrobatiche; resta famoso il suo sottoattraversamento con l'aereo, un Caudron, del ponte alla Vittoria, dopo del quale, a causa della bassissima quota, è costretto ad un atterraggio di fortuna su un banco di sabbia affiorante sull'Arno. Nel 1927 con il suo velivolo Hanriot HD1 sfida sull'ippodromo di Prato la Bugatti 35C con alla guida il pilota Materassi e vince. Si tratta della prima sfida in Italia tra un aereo e una macchina da corsa, sfida che si ripeterà negli anni in molti aeroporti fino ai nostri giorni (l'ultima è stata quella tra l'Eurofighter pilotato dall'astronauta Maurizio Cheli e la Ferrari di Schumacher a Grosseto nel 2003). Nel 1931 lancia dal suo biplano il pallone per la partita inaugurale dello stadio di Firenze progettato da Nervi: Fiorentina - Admira Wacker. Partecipa al secondo conflitto mondiale con coraggio ed onore. Dopo la guerra riprende la sua attività di istruttore presso l'aeroclub di Firenze e si esibisce in molte manifestazioni aeree. Purtroppo, nel 1961, in una esibizione acrobatica a Sarzana, rimane vittima di un incidente mortale.

Tra le due guerre mondiali altri fiorentini iniziano la loro carriera aviatoria che si concluderà per molti anche in maniera tragica durante le tante, troppe guerre combattute dall'Italia in quegli anni. A tre di loro, per le gesta eroiche compiute, sarà concessa la massima ricompensa al valor militare.

Sono: Guglielmo Chiarini, che nasce a Firenze nel 1917, frequenta il Collegio militare della Nunziatella a Napoli, entra nell'Accademia della Regia Aeronautica nel 1935 con il corso "Nibbio" e si brevetta pilota militare nel 1938. Inviato in Spagna con il 12° Stormo combatte nella guerra civile fino al 1939 meritando una medaglia d'argento, una di bronzo e una croce al VM. Partecipa alla seconda Guerra mondiale con il 2° Stormo in Africa Settentrionale, viene ferito, ma chiede di rientrare subito in linea con il 53° Stormo. Si

distingue per coraggio, altruismo e grandi capacità di comando meritando altre due medaglie d'argento al VM. Il 4 febbraio 1941, in una missione per la quale si era offerto volontario, in Cirenaica affronta da solo una formazione nemica nettamente superiore con la quale ingaggia uno strenuo duello finché non viene abbattuto. Per questa azione gli viene conferita la medaglia d'oro al VM alla memoria e a lui saranno poi intitolati il 53° Stormo dell'Aeronautica, la sezione AAA di Firenze e una via sempre a Firenze.

Il serg. pil. Gino Passeri, nato a Firenze nel 1911, viene inviato in Spagna nel 1936. Partecipa a numerose missioni distinguendosi per coraggio e abilità. Pilota da caccia su velivoli CR.32, in un combattimento aereo il 7 luglio 1937, prima protegge con successo l'atterraggio d'emergenza del suo comandante di Gruppo, quindi ritorna ad attaccare le preponderanti forze nemiche finché non viene mortalmente colpito. Per tale azione gli viene concessa la medaglia d'oro al VM alla memoria.

Il ten. Giuliano Gioia nasce a Firenze nel 1917. Ufficiale pilota, già più volte decorato al valore per il coraggio e le capacità dimostrate in numerose missioni di guerra come bombardiere e aerosiluratore, in una missione sul Mediterraneo il suo velivolo viene attaccato da soverchianti forze nemiche. Dopo un'accanita resistenza ai continui assalti della caccia avversaria è abbattuto e scompare in mare il 27 agosto 1941. Anche a lui viene concessa la medaglia d'oro al VM alla memoria.

Altri due eroici aviatori fiorentini che meritano di essere ricordati sono il ten. pil. Emilio Pucci marchese di Barsento ed il gen. Mario Bellagambi. Pucci nasce a Napoli nel 1914, erede della grande famiglia fiorentina (suo zio Orazio tenne il 26 marzo 1910 a palazzo Pucci la conferenza introduttiva "l'aeroplano attraverso i tempi" in occasione della manifestazione aerea di Firenze del 1910). Atleta di notevole livello si afferma nello sci entrando a far parte della squadra olimpica italiana dal 1932 al 1934. Chiamato negli Stati Uniti per le sue capacità spor-

tive entra nella squadra di sci dell'università dell'Oregon, vince una borsa di studio e si laurea in scienze politiche. Rientrato in Italia nel 1938 si arruola nella Regia Aeronautica e all'inizio del conflitto viene assegnato alla nascente specialità degli aerosiluranti con i velivoli SM.79. Lo chiamano il «marchesino», perché conserva sempre quel suo stile distaccato, quella sua aria svagata ed ironica, quel suo raffinato artificio di apparire sempre lindo e profumato pur indossando la tuta sporca d'olio, quella sua flemma araldica e quasi indisponente. Nelle sue azioni, con i suoi affondamenti, colleziona tre medaglie d'argento, sette di bronzo e tre croci di guerra al VM e una croce di ferro tedesca e viene anche proposto per la medaglia d'oro al VM. È un pilota provetto ed un attaccante spericolato; un giorno riesce a rientrare alla base, da una missione su Pantelleria, con l'aereo che, dei tre, aveva un solo motore ancora funzionante. Si inebria al gusto delle beffe. Per vendicarsi di un comandante che gli ha affidato l'aeroplano più vecchio e malandato della base, quando si leva in volo per la prima volta rasenta la tenda del suo superiore afflosciandola. Anche la sua professione, quella di stilista della grande moda, l'affronta così, quasi per burla. Un giorno del '47, sciando sulle nevi di Zermatt (in America era diventato maestro di sci) incrocia una magnifica signora bionda e romantica, ma mal vestita. È inglese.

Le dice: «Una bella donna come lei non può indossare abiti come questi» e le disegna perciò, seduta stante, i modelli con i quali avrebbe dovuto rinnovare il guardaroba. È presente il fotografo di un grande giornale americano: quella casuale accademia diventa così la prima «collezione Pucci» e il suo autore entra da trionfatore nel dorato mondo della moda. La stessa carriera casuale la fa in politica: prima consigliere comunale a Firenze e poi parlamentare liberale a Montecitorio, in uno scanno attiguo a quello di un altro guerriero aristocratico, Luigi Durand de la Penne, il marinaio al quale era riuscito il colpo che lui, da aviatore, più volte invano aveva tentato: l'affondamento della corazzata inglese Valiant.

Quando arriva l'8 settembre, il «marchesino» si ritira, come altre volte fecero i suoi antenati reduci da guerre e campagne di ventura, a palazzo Pucci, in via Pucci, tra arazzi e stucchi. È finita la stagione dei duelli. Ma poi ricomincia, a titolo personale, quasi da «primula rossa», l'avventura. «Verso la fine della guerra», ricorda il fotografo e giornalista americano John Philips, scegliendo l'onorevole sarto con all'occhiello i nastri azzurri delle decorazioni al posto della gardenia per farne il più singolare dei sessanta «*ritratti italiani*» che dovevano rappresentare gli uomini tipici del nostro popolo esuberante, «*l'OVRA ricercò Pucci, sospettato di sapere dov'era finito il diario di Galeazzo Ciano. Lo sapeva benissimo, perché l'aveva cucito lui stesso nella gonna di Edda Ciano prima di farla passare clandestinamente in Svizzera. Appena rientrato in Italia, Pucci fu arrestato dalla Gestapo, sicura di farlo facilmente parlare torturandolo, ma il marchese non parlò*»; Il marchese aviatore non ricordò nemmeno alla Gestapo che, tra le tante decorazioni conquistate nel Mediterraneo, ne aveva anche una importante concessagli dal Feldmaresciallo Kesslerling con le congratulazioni del Führer. Emilio Pucci muore nel 1992.

Mario Bellagambi nasce a Firenze nel 1915, si arruola giovanissimo nella Regia Aeronautica e diviene pilota da caccia. Partecipa alla guerra di Spagna dove merita la prima medaglia d'argento al VM. Nel secondo conflitto mondiale si evidenzia subito tra i migliori e in pochi mesi dall'inizio del conflitto partecipa a ben 105 missioni di guerra, abbatte sei velivoli, viene ferito alla gola e con il velivolo gravemente danneggiato riesce fortunatamente a raggiungere le linee amiche. Viene decorato con una seconda medaglia d'argento. Merita la terza decorazione al valore sui cieli d'Africa settentrionale dove al comando della sua Squadriglia, durante un attacco ad una formazione corazzata, ferito di nuovo ad una gamba continua, benché perdesse sangue, la sua azione con i suoi gregari fino all'esaurimento della munizioni e riporta a casa tutta la sua unità. Conclude il conflitto con ben 13 vittorie. Dopo la guerra comanda il 51° Stormo e conclude la sua carriera con il grado di generale.

L'8 settembre 1943 segna per tantissimi giovani militari italiani un momento drammatico che impone scelte difficili e dolorose. Anche tra gli aviatori fiorentini la cesoia della guerra civile lacera le coscienze. Due aviatori tra loro contrapposti vanno a mio avviso ricordati senza giudicarne in questa sede le scelte. In entrambi è comunque riconoscibile lo spirito dei combattenti dell'aria che, forse psicologicamente favoriti dal distacco dal contatto diretto con la violenza della guerra che travaglia invece il fante a terra, mostrano sempre un alto senso dell'onore e del rispetto umano.

Giuseppe Baylon, classe 1909, entra a soli 17 anni nell'Accademia Aeronautica. Capo corso del "Drago", come è denominato il quarto corso ufficiali di SM dell'Accademia della giovane Regia Aeronautica costituita nel 1923. Baylon presta servizio in reparti di idrovolanti e da caccia, viene inviato in Spagna dove merita per il suo coraggio una medaglia d'argento al VM e una promozione per meriti di guerra e comanda, al rientro, il 2° Gruppo del 6° Stormo. Partecipa alla seconda guerra mondiale al comando del 2° Gruppo autonomo combattendo in Africa settentrionale dove merita "l'Ordine Militare di Savoia". Promosso tenente colonnello, assume il comando del 1° Stormo caccia. L'8 settembre lo coglie in Italia. In quei tristi momenti, dove scelte difficili s'impongono, opta per la Repubblica Sociale Italiana. Pensava però, sono le sue parole, che fosse necessario salvare il salvabile, sottraendo l'Italia alla vendetta tedesca con la nascita di uno stato sovrano. Nel 1944 gli viene assegnato l'incarico di capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana. Baylon si distingue subito per non voler costituire Gruppi da bombardamento (mai, disse, farò bombardare o sparare sugli italiani), ma solo Gruppi da caccia con il compito di difendere le città del Nord dalle incursioni alleate. Lotta coraggiosamente contro il Maresciallo Graziani, capo di Stato Maggiore delle FFAA della RSI, per impedire, riuscendoci, che l'aviazione repubblicana sia soppressa e assorbita dalla Luftwaffe come

volevano Hitler e il gen. Richtofen. Mussolini lo definisce un "afascista". Questi comportamenti saranno poi considerati positivamente al termine del conflitto, quando Baylon viene catturato nel 1945 e, degradato a soldato di fanteria, sottoposto a processo. Il 12 gennaio 1946 la sezione speciale della Corte d'assise di Milano, non certo tenera, come tutte le "sezioni speciali", con gli aderenti alla RSI lo assolve "per non aver commesso il fatto" dal reato di "collaborazionismo col tedesco invasore" con una motivazione che da sola vale più di una medaglia. «La giuria - vi si legge - ha avuto la prova indubbia dell'onestà dei ten. col. Baylon (...) onestà che nel tempo dell'insurrezione non ha subito nessuna influenza e pur in mezzo a tumulti e sommovimenti è rimasta intatta. (...) Intenzione del Baylon, avvalorata dalle testimonianze, era quella del soldato che si mette agli ordini della patria». Baylon viene reintegrato nel grado nel 1949 e congedato dall'Aeronautica. Resterà sempre legato a volo, ricoprendo per molti anni la carica di presidente dell'aeroclub "Luigi Gori" e quella di presidente della sezione fiorentina dell'AAA.

Il cap. Italo Piccagli, nato a Firenze il 26 novembre 1909, è un ufficiale della Regia Aeronautica, prima pilota e poi transitato per motivi di salute al ruolo servizi, che svolge diversi incarichi d'insegnamento e non alla Scuola di applicazione della Regia Aeronautica a Firenze (insegna navigazione aerea) e presso l'Accademia Aeronautica. Insegna anche all'università Federico II di Napoli che gli intollererà poi l'aula magna della facoltà di ingegneria. Dopo l'8 settembre entra a far parte della Resistenza e, insieme ad Enrico Bocci, anima e fonda il servizio informazioni di Radio CoRa. Catturato dai nazifascisti Piccagli è portato a villa Triste, a Firenze, dove subisce interrogatori e sevizie. Piccagli, insieme a Bocci, si assume la responsabilità di tutta l'organizzazione.

Nella notte tra l'11 e il 12 giugno Piccagli è fucilato insieme ad Anna Maria Enriques Agnoletti, a quattro paracadutisti fatti arrivare a Firenze da Radio CoRa, al sergente Pietro Ghergo di Recanati, al caporale Dante Romagnoli di Macerata, al soldato

Ferdinando Panerai di Firenze e a un partigiano cecoslovacco rimasto sconosciuto, perché il suo nome con l'indirizzò, scritto sui muri di villa Triste, fu cancellato, dopo la liberazione, dai proprietari della casa.

La motivazione della medaglia d'oro al VM concessa alla sua memoria è una descrizione di un atto eroico talmente elevato, anche e soprattutto sotto l'aspetto umano, che merita di essere letta integralmente: «Ufficiale di elevatissime doti morali e di fermissimo carattere, assunse immediatamente dopo la dichiarazione di armistizio un aperto atteggiamento di ostilità contro i nemici germanici e di assoluta intransigenza verso i collaborazionisti italiani. Dopo avere, nella progressiva organizzazione di una vasta ed efficacissima rete di attività operativa ed informativa, corso per più mesi i più gravi rischi ed essersi esposto ai peggiori disagi materiali, che da soli costituivano un irreparabile danno ed un'acuta minaccia per la sua fibra fisicamente minata, non esitò in seguito alla scoperta da parte delle SS del centro radiotrasmittente, da lui impiantato e col quale aveva stabilito preziosi collegamenti con l'Italia libera e con gli alleati, a consegnarsi ai tedeschi per scagionare i compagni che vi erano stati sorpresi. Durante l'interrogatorio, malgrado le sevizie esercitate su di lui e sulla moglie, dichiarò apertamente a fronte alta di essere il capo e il solo responsabile, di essersi mantenuto fedele al proprio giuramento ed al proprio dovere di soldato e di esserne fiero. Già condannato a morte, ma lieto di avere potuto salvare i compagni ed orgoglioso di avere potuto superare con la volontà quella malattia che gli aveva impedito di offrire per il bene d'Italia la vita come combattente dell'aria, nell'ultimo saluto alla moglie, che stava per essere internata in Germania, ebbe la suprema forza d'animo di nascondere la decisione che già era stata presa contro di lui. All'atto dell'esecuzione, con lo sguardo sereno, rincuorò alcuni patrioti che dovevano essere con lui fucilati, ed affrontava coraggiosamente la morte. A questo scopo chiese ed ottenne di essere fucilato per ultimo. Dinanzi al plotone pregò che si mirasse a destra perché il polmone sinistro era già invaso dalla morte. Esempio irraggiungibile di purissimo amor di patria».

segue →

Termina l'immane conflitto mondiale dove tanti altri aviatori fiorentini e non hanno perso la loro vita per la patria. L'Aeronautica Militare risorge dalle proprie ceneri e diviene una delle istituzioni più apprezzate della Repubblica italiana. Anche nel dopoguerra non poteva mancare il contributo dei fiorentini alla rinascita dell'Arma Azzurra. La Scuola di Guerra Aerea contribuisce alla formazione d'interne generazioni di ufficiali sia in servizio permanente che di complemento. Tra i quali molti fiorentini. Tra le figure di aviatori che hanno avuto i natali a Firenze spiccano nel dopoguerra tre figure emblematiche: Roberto Di Lollo, Fulvio Ristori e Mario Naldini.

Roberto Di Lollo entra nell'Accademia Aeronautica con il corso "Vulcano" da cui esce con il grado di sottotenente pilota nel 1943. Assegnato a Campofornido viene sorpreso dall'armistizio e sceglie di rimanere al Nord dove combatte con l'ANR nel 1° Gruppo caccia. Tale è la sua perizia di pilota che nel 1945 viene selezionato, insieme ad altri diciassette piloti, per essere abilitato al volo sul velivolo a reazione Me.163 Komet a Liegnitz in Germania (sono i primi piloti italiani ad essere ammessi a un corso di pilotaggio su aerei a reazione). La fine del conflitto lo coglie ancora in addestramento. Dopo la guerra rientra nell'Aeronautica Militare e le sue abilità sono subito sfruttate: nel 1955 diviene il capo formazione della pattuglia acrobatica della 51ª Aerobrigata "le Tigri bianche". A lui si deve l'invenzione di quella che poi è divenuta la figura più spettacolare delle "Frecce tricolori": "la bomba", manovra ancor oggi eseguita dalla nostra PAN. Pare che Di Lollo avesse casualmente udito uno spettatore che formulava l'idea che forse, aprendo la bomba verso il basso e non verso l'alto come allora si faceva, si sarebbe ottenuta una maggiore spettacolarità. L'idea gli piacque e la mise in atto. Dopo l'apertura verso il basso, i velivoli rientrano per l'incrocio e poi procedono al ricongiungimento; i fumi sottolineano la manovra. Un'altra caratteristica derivata dalla necessità di distinguere il dritto e il rovescio dei velivoli, porta Di Lollo a far

dipingere le parti inferiori delle ali con bande di color azzurro chiaro. Nel 1963 assume il comando della neonata pattuglia acrobatica nazionale "Frecce tricolori" alla quale, completando il programma del suo fondatore, il magg. Mario Squarcina, dà l'assetto attuale e la porta a divenire la migliore pattuglia acrobatica del mondo. Di Lollo comanda successivamente il 2° Stormo caccia e, da generale, la 3ª Aerobrigata. Muore a Firenze nel 1998. Il gen. Di Lollo è il fratello del prof. Francesco, primario medico di chiara fama a Careggi.

Fulvio Ristori nasce a Firenze nel 1921, entra nell'Accademia della Regia Aeronautica nel 1941 con il corso "Zodiaco". L'armistizio lo coglie ancora in Accademia. Partecipa ad operazioni di guerra con formazioni partigiane fino all'agosto 1944, quando può riprendere ed ultimare i corsi regolari dell'Accademia. Pilota militare dal 1° ottobre 1946, opera con il 51° Stormo in più periodi tra il 1947 ed il 1970, prima al 155° Gruppo, quindi come comandante dello Stormo. Una particolarità: quando comanda il 51°, il col. Di Lollo comanda il 2°: entrambi gli stormi che hanno sede a Treviso hanno un comandante fiorentino. Nella sua brillante carriera il gen. Ristori ha ricoperto numerosi incarichi prestigiosi: capo Ufficio pianificazione e programmazione finanziaria dello SMA, ispettore per l'Aviazione della Marina, sotto capo di Stato Maggiore dell'AM e comandante della 5ª ATAF. Ha lasciato il servizio attivo nel 1980 per raggiunti limiti di età, ma ha continuato ad offrire la sua generosa e preziosa collaborazione ricoprendo gli incarichi di presidente delle sezioni fiorentine dell'AAA e dell'UNUCI, incarichi che lasciò quando le sue forze non gli consentirono più di continuare ad operare efficacemente, ritirandosi silenziosamente, come era nel suo stile.

Mario Naldini nato a Firenze nel 1947, è stato ufficiale dell'AM ove ha raggiunto il grado di tenente colonnello. Pilota istruttore ha prestato servizio in vari reparti tra i più prestigiosi quali il 36° e il 4° Stormo. Pilota d'indiscussa abilità viene

assegnato alla Pattuglia acrobatica nazionale, ove scala tutte le posizioni fino a raggiungere l'ambita posizione di "Pony 1", ovvero "capo formazione" in testa alle "Frecce tricolori". Cade in un incidente mortale, fra i più tragici dell'aviazione, il 28 agosto 1988, durante un air show a Ramstein in Germania, assieme ai suoi colleghi Ivo Nutarelli e Giorgio Alessio. Naldini precipita nel corso della realizzazione della figura del cardioide quando alla testa della sezione di 5 velivoli disposta a 'V', deve incrociare l'altra sezione di 4, poco prima del passaggio del solista. Ma il solista Nutarelli, "Pony 10", arriva in anticipo all'incrocio e colpisce in pieno la coda dell'MB.339 di Naldini, che totalmente impossibilitato a controllare l'aereo, si sposta sulla sinistra collidendo col "Pony 2". L'incidente coinvolge anche gli spettatori a terra causando la morte di 67 spettatori, oltre ai tre piloti.

Vorrei ricordare, e concludo, che l'Aeronautica al termine del secondo conflitto ha contato 12.750 caduti e 5.500 feriti; 166 sono le medaglie d'oro al VM meritate dagli aviatori nella seconda Guerra mondiale, ben 29 sono le medaglie d'oro al VM che i militari dell'Aeronautica hanno meritato nella Guerra di liberazione. Una medaglia d'oro, la seconda, viene assegnata anche alla Bandiera della Forza Armata.

In questi ultimi 65 anni l'Aeronautica ha dato alla nazione 500 caduti in servizio, tra i quali i 13 aviatori trucidati a Kindu in Congo nel 1961 durante un missione di pace per conto dell'ONU, i quattro aviatori che costituivano l'equipaggio del magg. Betti abbattuto sul cielo della Bosnia mentre portava indumenti e coperte a quei popoli sfortunati e gli equipaggi dei G.222 impegnati nelle rischiose operazioni antincendi boschivi, tutti aviatori della 46ª Brigata Aerea di Pisa che insieme al 4° Stormo di Grosseto, rappresenta in questo momento uno dei reparti di punta della nostra Aeronautica. Con loro vanno ricordati i caduti tra gli elicotteristi del soccorso aereo e i caduti in Iraq e Afghanistan, tutti aviatori che hanno perso la loro vita non più in un'azione di guerra ma per portare o salvaguardare la pace nel mondo.

# Guida ai Musei Aeronautici italiani

A cura di Pier Luigi Bacchini

*Proseguiamo la presentazione di ulteriori musei aeronautici italiani con l'indicazione della loro ubicazione e le foto dei velivoli conservati.*

Foto internet



museo **AGUSTA**



Via Giovanni Agusta,  
51021017 Cascina Costa di Samarate (VA)  
Tel. 0331 220545 - Fax 0331 222807  
info@museoagusta.it

### ORARI DI INGRESSO

Domenica 9.30-12.30 / 14.00-18.00

Martedì 14.00-18.00

Mercoledì 14.00-18.00

### Ingresso

Intero € 2,50

Ridotto € 1,50 (ragazzi dai 14 ai 18 anni - oltre i 60 anni - gruppi minimo 10 unità)

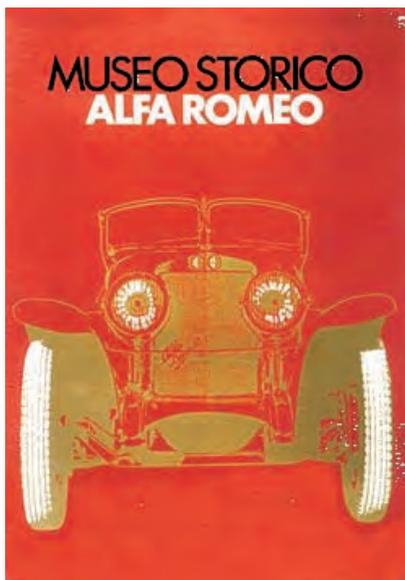
Gratuito soci G.L.A Agusta - Dipendenti Agusta - ragazzi fino a 14 anni

Per gruppi superiori a 10 persone, la visita è possibile anche in gioni e orari diversi da quelli di normale apertura. Per prenotazione telefonare a 0331-229348 oppure 0331-220545 negli orari di apertura del Museo.



### COME ARRIVARE





**Viale Alfa Romeo**  
**20020 Arese MI Italia**  
**Tel. +39 02 44429303 /421 /764**  
**Fax +39 02 9315564**  
**antonio.magro@fiat.com**  
**www.museoalfaromeo.com**

**ORARI DI INGRESSO**

dal lunedì al venerdì,  
 ore 09.00-12.30 e 14.00-16.30  
 Chiuso il sabato, domenica e festivi,  
 dal 23 dicembre al 6 gennaio,  
 tutto il mese di agosto.

Per gruppi superiori alle 10  
 persone è obbligatoria la  
 prenotazione via fax.

**Visite guidate:**

per gruppi superiori alle 10  
 persone, previa prenotazione  
 via fax, disponibili anche in  
 lingua.

**Ingresso**  
 gratuito.

**Servizi aggiuntivi:**

Centro Documentazione e  
 Archivio Storico Alfa Romeo  
 disponibile per ricerche di  
 specialisti su appuntamento.  
 Materiale informativo:  
 brochure multilingue.

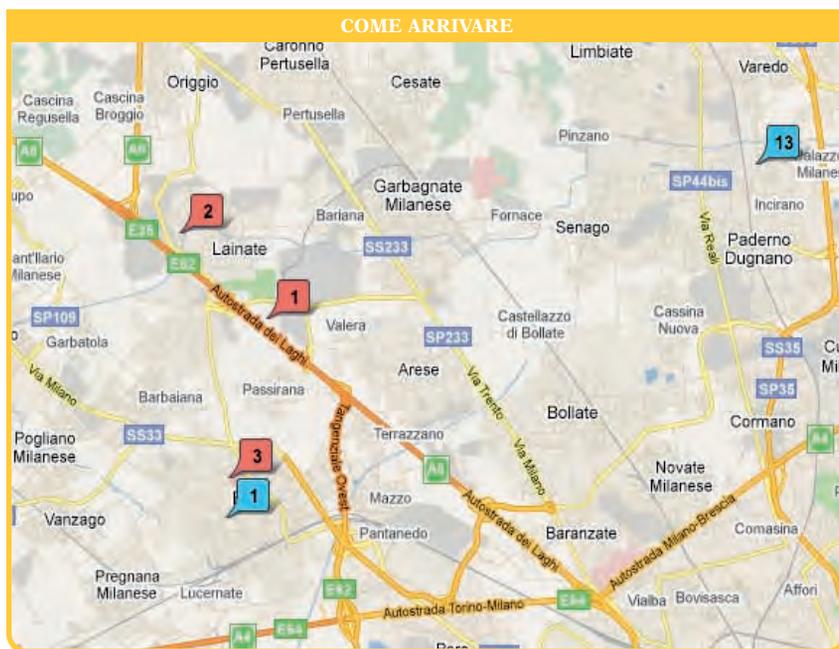


**I**l museo storico della celebre casa automobilistica Alfa Romeo è situato ad Arese ed è suddiviso in diverse sezioni attraverso le quali si può conoscere la storia, i modelli e le anticipazioni.

All'ingresso, nella prima, sezione, si possono osservare i modellini delle auto che hanno fatto la storia dell'automobile italiana; nella seconda sono esposte le vetture prodotte dal secondo dopoguerra fino agli anni sessanta. Si arriva poi alle sezioni dedicate alle auto che hanno conquistato il mercato europeo e ai motori che hanno vinto famose competizioni. È presente il velivolo Ambrosini S.1001 Grifo; un comune apparecchio da turismo equipaggiato con un motore Alfa Romeo 110 TER (derivato dall'Alfa 110 I bis) che pilotato da due persone note nel mondo milanese, Leonardo Bonzi e Maner Lualdi, il 6 gennaio del 1949, iniziò la sua trasvolata atlantica da Milano a Buenos Aires per raccogliere fondi in favore dell'Opera di Assistenza Don Carlo Gnocchi.

Per renderlo adatto al volo con temperature tropicali, fu dotato di un'elica metallica a passo variabile prodotta dall'Alfa. Inoltre, furono aggiunti serbatoi supplementari di benzina ed olio per consentire la completa autonomia necessaria per compiere le 26 ore di volo previste per portare a termine l'impresa.

L'iniziativa era partita proprio da Don Gnocchi il quale ebbe l'idea di inviare un messaggio agli italiani residenti in America del Sud, per far loro presente l'urgente bisogno di un aiuto finanziario per aiutare i bambini mutilati di guerra.





## Museo Storico Italiano della Guerra Rovereto (o.n.l.u.s.)

**D**a più di ottant'anni il Museo della Guerra di Rovereto è impegnato nella raccolta e nella conservazione di documenti relativi alla Prima guerra mondiale.

Ai visitatori presenta un'esposizione permanente e offre i propri servizi.

**Via Castelbarco 7  
38068 Rovereto  
T 0464 438100  
info@museodellaguerra.it**

A partire da marzo 2010 la biglietteria, il bookshop e gli uffici del Museo della Guerra non sono più ospitati all'interno del Castello ma nell'edificio sottostante a cui si accede da via delle Fosse (a pochi metri dal precedente ingresso).

**Orari Tutto l'anno**  
da martedì a venerdì  
10.00 - 18.00  
(orario continuato);  
sabato e domenica 09.30 - 18.30  
(orario continuato).

**Chiusura:**  
lunedì non festivi,  
24, 25, 31 dicembre, 1 gennaio.

**Tariffe:**  
Intero € 6,50 dai 19 anni  
Ridotto € 2,00 dai 6 ai 18 anni  
Comitiva € 4,50  
(min 20 adulti paganti)  
Visite guidate € 4,50 a persona.

per i gruppi (adulti) + € 60,00  
per due ore a gruppo  
(max 30 persone).



## La scomparsa del gen. SA Cesare Fazzino, già presidente nazionale dell'AAA



**I**l 5 febbraio 2011, dopo breve malattia, è deceduto a Roma il generale di Squadra Aerea Cesare Fazzino.

Nato ad Ascoli Piceno nel 1928, è entrato nell'Accademia Aeronautica nel 1948 quale allievo del corso Falco 2°. Durante la sua brillante carriera ha prestato servizio come pilota "combat ready" presso la 6ª Aerobrigata, il 1° Stormo e la 51ª Aerobrigata e come istruttore di volo presso la Scuola Addestramento Aviogetti.

Successivamente ha svolto servizio allo Stato Maggiore e ricoperto vari

alti incarichi, fra i quali quelli di Ispettore delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo, di Comandante Generale delle Scuole e di Comandante della 5ª ATAF.

In ausiliaria dal 2 dicembre 1988, è stato poi presidente nazionale dell'Associazione Arma Aeronautica dal 15 aprile 1991 al 25 maggio 1997, riscuotendo la stima e l'affetto di tutti i soci per la sua innata signorilità, la disponibilità, la comunicativa e la grande dedizione al lavoro.

Alla famiglia le espressioni del più sentito, commosso cordoglio di tutti gli appartenenti al nostro sodalizio.

### Ancora un ritardo nel programma per il "Dreamliner"

**I**l 18 gennaio la Boeing ha ufficialmente annunciato che la prima consegna dell'aereo commerciale a lunghissimo raggio B.787 Dreamliner (v. anche pag. 31 di *Aeronautica* n. 8-9/2010) avverrà nel terzo trimestre di quest'anno a causa di ritardi dovuti ad un incendio che nel novembre scorso ha interessato i suoi stabilimenti di Laredo dove vengono prodotti, installati e collaudati i quadri e il software di distribuzione elettrica su prototipi e macchine di serie.

### Il sesto incontro Italia-USA del JFSRG

**A**l 51° Stormo di Istrana, si è recentemente svolto il 6° Meeting bilaterale Italia-USA del "Joint Flight Safety Review Group" (JFSRG - Comitato per la Sicurezza del Volo) che, costituito nel 1999, ha lo scopo di esaminare e discutere congiuntamente le specifiche problematiche relative alla sicurezza del volo in Italia e migliorare la reciproca cooperazione per la prevenzione degli incidenti di volo.

Nel corso dell'incontro - che è stato presieduto dal gen. BA Luca Valeriani, Ispettore per la Sicurezza del Volo dell'AM, e dal brigadier generale Charles Q. Brown jr, comandante del 31° Fighter Wing di Aviano - sono state esaminate e discusse le principali problematiche relative allo svolgimento dell'attività di volo dei velivoli militari statunitensi sul territorio italiano, «evidenziando la necessità di mantenere il rigoroso controllo di standard di sicurezza dettati dalla tipicità del territorio nazionale che è caratterizzato da elevata densità di popolazione e dalla presenza di numerosissime aree d'interesse ambientale, artistico ed industriale».

Nel settore della prevenzione sono state poi condivise varie linee guida aventi diretto impatto sulla sicurezza del volo.

### Ordinati i primi sei Poseidon per l'US Navy

**L'**US Navy ha ordinato alla Boeing i primi sei dei 117 pattugliatori marittimi (Multi-mission Maritime Aircraft) P-8A *Poseidon* dei quali intende dotarsi per svolgere cattività antisommergibili, antinave, sorveglianza, ricognizione e intelligence a partire dal 2013. Questo contratto iniziale, del valore di 1,6 miliardi di dollari, comprende gli aerei, le parti di ricambio, la logistica e i sistemi di addestramento.

Ricordiamo che il P-8A, che si basa sulla cellula del B.737-800 civile, è già stato ordinato in otto esemplari anche dall'India.

### Una precisazione su Mario de Bernardi

**I**l seguente paragrafo dell'articolo "L'aerodromo di Campo di Marte e i primi aviatori di Firenze" (5° della prima colonna di pag. 25 di *Aeronautica* n. 12/2010): «A dare il via un altro grande asso della caccia, Mario de Bernardi, che l'anno prima, negli USA, con un idrocorsa Macchi Castoldi M.39 ad Hampton Road ha vinto la Coppa Schneider e a Norfolk, nel 1928, ha superato per primo i 500 km/h con un idrocorsa MC.52R.» deve essere sostituito con il più corretto «A dare il via un altro grande asso della caccia, Mario de Bernardi, che il 13 novembre 1926 vinse la Coppa Schneider disputata presso la "Hampton Road Naval Air Base" di Norfolk, Virginia (USA), su Macchi Castoldi M.39 alla media di 396,689 km/h e poi, il 30 aprile 1928 a Venezia, su MC52R, raggiunse i 512,776 km/h primato omologato per la prima volta oltre la soglia dei 500 km/h.»

(a cura di Michele Mascia)

## **Riflessi sul personale militare delle nuove disposizioni pensionistiche in vigore dal 1° gennaio 2011**

Come già segnalato sul n. 1/2011 di *Aeronautica*, pagina 23, con decreto legge n.78/2010, convertito in legge n. 122/2010, sono state emanate alcune disposizioni in materia pensionistica e previdenziale che riguardano anche il personale militare.

In particolare, l'art. 12 (commi 1 e 2) prevede che gli assicurati (lavoratori dipendenti) che maturano i requisiti anagrafici e/o contributivi pensionistici a decorrere dal 1 gennaio 2011, accedono al trattamento pensionistico dopo 12 mesi (cosiddetta "finestra mobile"), dalla maturazione dei requisiti medesimi, con relativo prolungamento dell'attività lavorativa.

L'INPDAP, con nota operativa n.18, dell'8 ottobre 2010, ha illustrato le innovazioni introdotte dalla normativa medesima. Inoltre, la Direzione generale della previdenza militare (PREVIMIL), con circolare n. MD/GPREV/1/1°/1000/122/2010 del 7 dicembre 2010, ha emanato le disposizioni attuative riguardanti il personale militare.

Qui appresso riportiamo sinteticamente gli aspetti più significativi dei provvedimenti emessi dagli enti predetti.

### **Pensioni per raggiunti limiti di età (o di "vecchiaia") - art. 12, comma 1.**

La norma prevede, anche per il personale militare, l'accesso al pensionamento di "vecchiaia" decorsi 12 mesi dalla data di maturazione dei requisiti (raggiungimento dei limiti di età previsti dal proprio ordinamento).

L'INPDAP ha precisato che questa disposizione si applica ai soggetti che maturano i requisiti minimi riferiti alle pensioni di anzianità (riportati qui di seguito), a decorrere dal 1° gennaio 2011. Pertanto non sono interessati coloro che hanno già maturato tali requisiti entro il 31 dicembre 2010, ancorchè la cessazione avvenga dopo tale data a seguito del raggiungimento del limite di età.

È stato evidenziato che, a partire dal 1° gennaio 2011, nel caso in cui il personale militare maturi i requisiti contributivi ed anagrafici stabiliti per le pensioni di anzianità in data antecedente al raggiungimento dei limiti di età previsti per le pensioni di "vecchiaia", il differimento di un anno decorrerà dalla data di maturazione dei requisiti previsti per la pensione di anzianità.

### **Pensioni di anzianità - art. 12, comma 2.**

La "finestra mobile" trova applicazione nei confronti dei militari che lasciano anticipatamente il servizio, a domanda, e che maturano il diritto alla pensione di anzianità a partire dal 1° gennaio 2011.

Ricordiamo che il personale militare consegue il diritto alla pensione di anzianità al raggiungimento di uno dei seguenti requisiti: 57 anni di età e 35 anni di servizio utile, oppure 40 anni di servizio utile a prescindere dall'età, oppure massima anzianità contributiva (80%) in corrispondenza dell'età anagrafica di 53 anni.

Sono esclusi anche in questo caso i soggetti che li hanno già maturati entro il 31 dicembre 2010, nei cui confronti continuano ad operare le disposizioni previgenti. La stessa norma riguarda anche i militari che accedono al pensionamento dal 1° gennaio 2011 usufruendo di particolari istituti, quali la cessazione a domanda dall'Aspettativa per Riduzione di Quadri (per gli ufficiali), e la cessazione a domanda per coloro che si trovino a 5 anni dal limite di età (art. 2229, DPR n. 66/2010).

Per ulteriori informazioni o approfondimenti è possibile visionare le predette circolari pubblicate rispettivamente sui siti web ([www.inpdap.it](http://www.inpdap.it)) e ([www.difesa.it](http://www.difesa.it) previmil).

## **Modifica del saggio di interesse legale a decorrere dal 1° gennaio 2011.**

Con decreto del ministero dell'Economia e delle finanze del 7 dicembre 2010, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 15 dicembre 2010, n. 292, è stato fissato, a decorrere dal 1° gennaio 2011, all'1,5% il saggio di interesse legale (art. 1284 del codice civile). La modifica del saggio di interesse legale ha effetti, tra l'altro, sul calcolo degli interessi in caso di ritardato pagamento delle prestazioni pensionistiche e previdenziale da parte dell'INPDAP (Nota operativa INPDAP n. 3 del 24 gennaio 2011).

Per completezza di informazione qui di seguito viene riepilogata la successione temporale delle varie misure del saggio di interesse legale, a partire dal 1° gennaio 2001:

Misura	Decorrenza		
3,5%	dal 1	gennaio	2001 al 31 dicembre 2001
3%	" 1	"	2002 al 31 " 2003
2,5%	" 1	"	2004 al 31 " 2007
3%	" 1	"	2008 al 31 " 2009
1%	" 1	"	2010 al 31 " 2010
1,5%	" 1	"	2011

*L'evoluzione che nell'ultimo decennio ha interessato la nostra società sotto il profilo economico e sociale ha determinato, fra l'altro, profondi cambiamenti nel mondo militare. L'abolizione del servizio obbligatorio e i nuovi impegni fuori area ne sono gli aspetti più vistosi, anche se non i soli, che hanno interessato la compagine militare.*

*Questa nuova situazione interessa anche le Associazioni d'Arma, che rappresentano una componente non secondaria del mondo militare, che sentono sempre più l'esigenza di definire una nuova identità, più coerente con le istanze e le sfide della nuova società.*

*Il tema, per quanto attiene il nostro sodalizio, è stato ampiamente dibattuto nel convegno tenuto nel 2005 a Firenze sul tema: "Associazione Arma Aeronautica - Quale rotta per il futuro" e successivamente oggetto di vari dibattiti in più occasioni e in diversi fori.*

*Il gen. Giancarlo Naldi, già direttore del CESMA e particolarmente versato nelle problematiche sociali, riprendendo l'argomento, propone alcune interessanti soluzioni che potrebbero conferire al sodalizio, aggiornando le sue strutture e le finalità, quella nuova identità di cui è fortemente sentita l'esigenza. Si tratta di un insieme di considerazioni e proposte meritevoli di approfondimento. Sarà pertanto gradito ogni contributo di pensiero che, sotto forma di osservazioni, commenti e proposte, possa arricchire il dibattito per la ricerca di soluzioni che possano indicare la strada per un nuovo assetto del sodalizio più organico e coerente con la società d'oggi.*

## Ultima chiamata per l'imbarco

**Riflessioni sul problema della fusione tra le varie realtà associative aeronautiche**

di Giancarlo Naldi

Rileggo la lettera di fine anno del presidente nazionale della nostra Associazione Arma Aeronautica (AAA) piena di buoni sentimenti e di buoni propositi e non mi è difficile lasciarmi trasportare dal mio solito entusiasmo e mentalmente aggiungere ai nostri obiettivi anche quello di ripensare all'integrazione con altre forme associative aeronautiche e, in particolare, con l'Associazione Nazionale Ufficiali dell'Aeronautica (ANUA). È già passato un po' di tempo da quando si è chiuso miseramente il tentativo fatto dal capo di Stato Maggiore pro-tempore, gen. Daniele Tei, di unificare le due associazioni dando vita ad un Gruppo di lavoro (GDL) *ad hoc* sotto l'egida del 5° Reparto dello Stato Maggiore AM. Vale la pena di ricordare brevemente gli eventi da me ben conosciuti essendo io presente a quel tavolo in veste di consulente del capo di Stato Maggiore dell'AM.

L'idea del gen. Tei si riconduceva all'atteggiamento favorevole, manifestato in più occasioni, del ministro della Difesa verso l'associazionismo per il contributo che le Associazioni possono fornire alle FF.AA. ed alle Istituzioni, ma anche alla contestuale opportunità di evitare sprechi quali, ad esempio, l'eccessivo numero di periodici stampati dalle Associazioni stesse nella considerazione che le FF.AA. non sarebbero più state in grado di supportarle.

Il capo di Stato Maggiore AM rappresentava l'indispensabilità di unificare le due maggiori Associazioni esistenti (AAA ed ANUA) per ottenere economie gestionali e, soprattutto, affidare ad un

interlocutore unico il rapporto con la FA per conseguire i risultati auspicati a vantaggio, in particolare, del personale non più in servizio che, a sua volta, continua a possedere potenzialità rilevanti da offrire alla F.A. in ossequio alla policy *The force behind the force*.

Sul tavolo vi erano sostanzialmente due proposte: la prima del gen. Mario Majorani, presidente dell'ANUA, il quale auspicava la realizzazione di una federazione utilizzando il modello ASSOARMA, e cioè con un Presidente e un Consiglio direttivo costituito dai presidenti delle varie associazioni (ivi comprese anche Trasvolatori Atlantici, Pionieri dell'Aeronautica, Club Frecce Tricolori, ecc.), così da far confluire tutte le attività ad un unico livello direttivo ed avere così un unico interlocutore per la FA.

La seconda proposta fatta dallo scrivente, considerati anche i rapporti numerici, prevedeva che l'AAA inglobasse l'ANUA che per la sua atipicità (solo ufficiali) sarebbe divenuta una Sezione a "statuto speciale". Questa atipicità, nella mia idea, sarebbe sfumata nel tempo sia perché l'attività in comune avrebbe eliminato piano piano le differenze (il tempo, come sappiamo, è galantuomo), sia perché non sta scritto da nessuna parte che una Sezione AAA non possa essere costituita da soli ufficiali.

Qualora approvata dal GDL, questa soluzione sarebbe stata presentata al Consiglio Direttivo Nazionale dell'AAA per la sua sanzione senza la quale non si sarebbe potuto procedere per le conseguenti modifiche dello statuto. Nessuna delle due proposte passò.

A parer mio, la causa di tutto ciò fu, innanzi tutto, la mancata percezione da più parti di due fattori chiave:

- le due associazioni sono nate con atti formali notarili e come tali sono modificabili solo con procedimenti democratici stabiliti dalle norme e non per volontà dell'Autorità militare;
- l'AAA è un'associazione d'Arma e non di categoria come l'ANUA. Proprio per tale specificità l'AAA custodisce il medagliere dell'AM e non può prevedere separazione di ruoli al suo interno, anzi, in periferia, dove esiste il vero cuore pulsante dell'associazione, la separazione dei ruoli appare fuori della realtà per l'esiguità del numero dei soci. Può sembrare un paradosso per chi è stato abituato da sempre a gestire l'autorità in quanto ufficiale, ma l'AAA fa della parificazione tra i suoi soci il suo punto d'orgoglio e di forza.

Proprio la mancanza di queste percezioni ha fatto sì che nel tempo le due associazioni fossero, a mio avviso non correttamente, considerate alla stessa stregua da parte dello Stato Maggiore AM, creando non poche false aspettative.

Dall'altro lato vi fu anche l'indisponibilità delle due associazioni a fare delle rinunce.

È la storia dei due polli di Renzo portati all'Azzecagarbugli di manzoniana memoria che si beccano tra loro prima che tirino il collo ad entrambi. E che ci tirino il collo in un prossimo futuro non è poi tanto irrealistico.

Non sono così ottimista come il nostro presidente nella sua lettera natalizia e credo che la policy della *Force*

*behind the force*, ancorché appassionante, non sia ancora un patrimonio culturale di tutta la gerarchia militare. Io credo che la realtà che entrambe le due associazioni debbono affrontare sia un po' più dura di quanto vogliamo credere.

Assistiamo, infatti:

- ad una generale disaffezione verso le associazioni d'Arma da parte del personale in servizio (su 35.000 soci AAA solo 5.000 sono in servizio: Dove sono gli altri 50.000 dell'AM? Perché questa defezione? Interrogiamoci seriamente su questo);
- ad un progressivo disimpegno verso le Associazioni d'Arma da parte delle Autorità Militari per la grave crisi finanziaria che affligge le FF.AA.;
- mancata accettazione da parte di molti soci dell'idea che sia l'AAA a dover sostenere la FA in questi momenti difficili e non viceversa;
- peso nullo delle nostre associazioni sul piano politico con conseguente mancata tutela degli interessi di categoria.

Vi pare poco?

Un primo ragionamento elementare non sfugge anche ai più sprovveduti. 35.000 soci politicamente parlando sono all'incirca 100.000 voti considerando i familiari. Se fossimo 80.000, potremmo valere 250.000 voti, cioè i voti di una provincia di medie dimensioni. Il discorso si farebbe decisamente più interessante come potete vedere.

Ricordo che nel corso di una relativamente recente visita alla U.S. Air Force Association fummo sorpresi nell'apprendere che quando si riunivano avevano come ospite d'onore nientemeno che il presidente Bush. Questo la dice lunga circa il loro peso politico. Quando si muove l'Air Force si muove il mondo. Il monumento all'Air Force davanti al Pentagono è il più alto manufatto di Washington. Ritenete che si possa fare una cosa del genere a Roma? Un tentativo fatto molti anni fa di installare un semplice monumento davanti al Palazzetto dello Sport all'EUR abortì e, dopo non pochi tentativi andati a vuoto, esso fu piazzato a Verona da dove fu rimosso per un certo periodo di tempo e solamente ora pare abbia trovato la sua posizione definitiva.

Allora, non vogliamo fare un piccolo sforzo per abbattere le barriere che ci dividono e fare massa critica?!

Quali sarebbero i veri ostacoli? Se esaminiamo le carte non mi sembra che gli ostacoli siano insormontabili.

Confrontiamo gli statuti.

Lo statuto dell'AAA prevede di:

- mantenere vivo il culto della Patria ed il senso dell'onore;

- esaltare, custodire e tramandare le glorie e le tradizioni aviatorie;
- conservare e consolidare i vincoli di amicizia e solidarietà tra gli associati;
- tutelare gli interessi morali e materiali dei soci e dei loro familiari;
- tendere all'elevazione spirituale e culturale degli iscritti;
- tenere i necessari contatti con le Istituzioni e le FF. AA.;
- concorrere alla diffusione della conoscenza delle attività aeronautiche nazionali ed internazionali;
- conservare stretti rapporti di collaborazione con l'AM e con le Associazioni d'Arma italiane e straniere;
- promuovere adeguate iniziative al fine di facilitare l'orientamento dei giovani verso l'AM e le attività aeronautiche ed aerospaziali;
- promuovere, sviluppare ed incentivare la ricerca storica aeronautica;
- organizzare e dirigere studi sul mezzo aereo;
- collaborare alle attività che le Amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli Enti locali svolgono nei settori della protezione civile.

Obiettivi importanti come si può vedere. Ma quali sono i suoi limiti?

Secondo il mio modesto avviso, essendo professionalmente specializzata non riesce a mantenere vive le professionalità acquisite attraverso un'attività aviatoria sportiva, commerciale o a favore della Protezione Civile o di altre Organizzazioni non governative (ONG), né è pronta per azioni sul territorio di grande visibilità come riescono invece a fare altre Associazioni d'Arma (pensiamo agli Alpini, per esempio). Alcuni sforzi si stanno facendo sia nel campo aviatorio che in quello della Protezione civile, ma la strada è ancora molto lunga.

Lo statuto dell'ANUA prevede, invece, di:

- custodire il patrimonio spirituale dell'AM;
- favorire, sostenere e promuovere:
  - . l'emanazione di adeguati provvedimenti normativi in favore dei soci, anche in collaborazione con la Rappresentanza Militare (RM);
  - . le iniziative ritenute necessarie per stabilire continue sinergie e incoraggiare iniziative comuni con similari organizzazioni di FA e non, nazionali ed estere;
  - . accordi e collaborazioni con Enti ed Istituti pubblici e privati;
  - . la solidarietà tra gli associati;
  - . le forme più idonee di assistenza per la risoluzione dei problemi pensionistici;
- svolgere attività culturali attraverso il proprio Centro Studi;
- tutelare e diffondere la cultura aeronautica;

- offrire le potenzialità e le esperienze maturate durante la vita professionale dagli associati in attività di possibile interesse della FA e di altri Istituti pubblici e privati;
- mantenere vivo l'interesse dei soci sulle evoluzioni dottrinarie, organizzative e tecnologiche emergenti da Istituzioni militari e civili.

Anche questa associazione, come si vede, ha notevoli pregi. Vuole, infatti, custodire il patrimonio spirituale dell'AM e tutelare le professionalità. È aperta alla collaborazione con la RM, fatto questo molto importante, ed è aperta alla collaborazione con le altre associazioni. Vuole, inoltre, tutelare e diffondere la cultura aeronautica e, infine, ha una sua branca femminile costituita dalle Dame d'Onore. Se vogliamo vedervi realisticamente qualche limite possiamo dire che, nonostante sia prevista l'iscrizione di personale in servizio, la vocazione è prevalentemente orientata al congedo. Inoltre, prevede soci aggregati ma non si orienta anche al personale sottufficiali o di truppa e men che meno civile.

Consentitemi di parlare anche dei Club (o "Circoli") di Reparto. I loro statuti sono sostanzialmente copiati l'uno dall'altro e sono concentrati sulla necessità di mantenere vivo lo spirito e le rispettive tradizioni stabilendo e rinsaldando i vincoli di amicizia e di solidarietà tra coloro che hanno appartenuto o appartengono al Reparto e promuovendo incontri fra anziani e giovani, siano essi in servizio che in congedo.

Notiamo subito che l'iscrizione a questi Club è aperta a tutti gli appartenenti o agli ex senza distinzione di categoria o di grado ma, ovviamente, il Club, di per sé, ha obiettivi modesti essendo limitato all'appartenenza al Reparto per cui la tutela degli interessi dell'AM avviene solo in forma indiretta.

Osservando bene il panorama associativo possiamo anche rilevare che esistono altre realtà tra loro slegate ma fortunatamente riconducibili tutte ad una stessa matrice. Mi riferisco qui all'Associazione Pionieri dell'Aeronautica ed all'Associazione Trasvolatori Atlantici. Entrambe, a mio modo di vedere, potrebbero continuare ad operare se fossero inserite in qualche modo in altri organismi numericamente più importanti, come l'AAA.

Attraverso questo sommario esame degli statuti sopra citati possiamo vedere che, ancorché non identici, essi sono assolutamente comparabili per quanto riguarda gli aspetti di fondo, mentre per tutto il resto sono complementari.

Vi è, peraltro, una grande dispersione di risorse umane e finanziarie (pensiamo allo sforzo per produrre carta stampata da parte dell'AAA, dell'ANUA, di alcune Sezioni dell'AAA e, infine, da alcuni Club/Circoli). Continuando ad operare così non si possono conseguire obiettivi ambiziosi e, soprattutto, non si è credibili nemmeno di fronte al mondo politico e tanto meno all'industria cui ricorriamo per il sostegno alle nostre iniziative. Infine sono del tutto evidenti le difficoltà dell'AM dovendo interagire con più interlocutori.

Se, dunque, la situazione è difficile per tutti, se le idee sono sostanzialmente comuni, se l'impegno umano e finanziario sta diventando insostenibile, perché continuare così? Allora sorge il sospetto che sia solo una questione di uomini, di persone ai vari livelli delle associazioni fortemente ancorate alle loro abitudini, che hanno paura di mettersi in discussione per non scoprire che è ora di passare la *cloche* ad una nuova generazione.

Se così fosse, mi auguro che attraverso le procedure previste dagli statuti, vengano coraggiosamente rimossi questi ostacoli umani che bloccano la struttura, e si orientino gli sforzi verso l'unificazione delle varie Associazioni.

È ora di decollare. Ormai il tempo, il destino, la nostra storia, chiamatelo come volete, ha fatto l'ultima chiamata all'imbarco. Perdere l'imbarco significa rinunciare ad un'ancora di salvezza collettiva. Forse la prima chiamata fatta dal gen. Tei non l'abbiamo sentita perché distratti dalla confusione del Terminal prodotta da tante voci sovrapposte e dai tanti altri appelli lanciati dall'altoparlante riconducibili sostanzialmente al «*si è sempre fatto così*» e al «*chi me lo fa fare*». Nei momenti di confusione ci vuole una guida forte che mantenga dritta la prua. Per cui faccio appello ai vari presidenti, ai loro Consigli direttivi, perché coraggiosamente si riaffronti il problema dell'integrazione delle associazioni con un'impostazione che finalmente non parta non da imposizioni dall'alto ma dal convincimento che si debba cercare a qualunque costo un'intesa.

Non voglio inventare niente e mi rifaccio agli atti del convegno di Firenze del 2005 sul futuro della nostra associazione, convegno apprezzato da tutti per la ricchezza delle idee emerse, purtroppo realizzate solo in minima parte. Proprio da Firenze scaturì l'idea ancora embrionale di consentire l'affiliazione di altre realtà associative che portò alla modifica

dello Statuto in questo senso (vds art. 6). A Firenze gestii il GDL proprio sull'integrazione per cui oltre ad avere le idee ben chiare sull'argomento dispongo di tutti gli atti prodotti e posso farvi facilmente riferimento.

Come allora, anche oggi ritengo che questo processo debba avvenire per tappe.

La prima dovrebbe essere quella di costituire un GDL tra le associazioni ed i Club per individuare i punti di convergenza e gettare la base per uno statuto federativo condiviso. Azione fare subito! Di questo gruppo dovrebbero far parte dei personaggi di buon senso con una buona capacità di guardare lontano. Non vi devono essere persone che partecipano alle riunioni col solo scopo di difendere la propria fortezza Bastiani (già visto!). Costoro, infatti, non servono e andrebbero assolutamente allontanati da posizioni di responsabilità anche nelle loro rispettive associazioni.

Volendo stabilire una tempistica, diciamo che questo GDL dovrebbe esaurire la propria attività nell'arco di un anno.

Entro due anni dall'avvio del processo di integrazione le singole associazioni ed i club dovrebbero aver modificato i rispettivi statuti in modo da consentire la creazione di una federazione che io collocherei sotto l'egida dell'AAA. Non si offenda nessuno per questo. Sono i numeri ad imporla, come del resto avviene in tutti i Consigli d'amministrazione.

Dopo due anni ancora di sperimentazione il GDL iniziale potrebbe riunirsi nuovamente per esaminare gli esiti della convivenza, apportare gli eventuali ulteriori assestamenti allo statuto federativo in modo tale che dopo un anno, cioè alla fine del quinto anno, possa divenire lo statuto della nuova associazione che dovrebbe chiamarsi "Aviatori d'Italia". E su questo nome voglio sperare che non vi siano discussioni.

Andiamo alla sostanza dei problemi lasciando perdere, come ho detto poc'anzi, la propria fortezza Bastiani. Lo so che dietro di noi ci sono anni di storia di un nome e gagliardetti da rifare.

Ma non vogliamo cambiare l'associazione per non rifare i gagliardetti? Mettiamoli tutti al Museo storico dell'AM (o come preferirei io al piano nobile della Palazzina Douhet) in un'apposita vetrina e "tirammi innanz!" Ma ci sono le targhe sulle sedi locali! E cambiamo le targhe! Ma questa Sezione è quella fondatrice per cui non vuole cambiare nome! Nessuno può toglierle questo vanto che le

rimarrà anche con la nuova denominazione. Anzi chiamiamola proprio Sezione Fondatrice e diamole l'incarico di tutelare il patrimonio storico dell'associazione.

Questa nuova associazione dovrebbe avere, infatti, la caratteristica di avere Sezioni con diversi ruoli e, se necessario, per taluni versi specializzate (oltre al patrimonio storico pensiamo all'attività volativa, alla Banda dell'AAA, allo stato giuridico ed al trattamento economico, al pionierismo, alla memoria dei trasvolatori, ecc.). Analogamente, per essere più efficace, la presidenza dovrebbe essere organizzata per funzioni, come in parte è adesso, con un incremento dei suoi organici. Nel mio immaginario intravedo al riguardo un ruolo più determinante della Sezione di Roma che dovrebbe provvedere ad assorbire alcune funzioni come avviene in AM con il Comando Aeronautica Militare di Roma.

Nelle more di questo rinnovamento, l'AAA dovrebbe dar vita ad uno studio interno preparatorio al GDL sopra citato, individuando un responsabile di questo processo che dovrebbe divenire il referente della Presidenza e, soprattutto, del Consiglio direttivo.

La finalità principale di questo studio dovrebbe essere quello di realizzare una maggior apertura verso la società, verso la FA ed anche verso il mondo dell'aviazione in genere.

Questo è un punto a mio avviso importante e delicato. In questa prospettiva si sta anche muovendo il Centro Studi Militari Aeronautici (CESMA) che sta man mano ampliando il suo Comitato Tecnico Scientifico fino ad inglobare tutti i maggiori responsabili del mondo dell'aviazione italiana. Il risultato di questo sforzo lo si vede dal programma di quest'anno che prevede molte iniziative portate avanti con il concorso delle università e dell'industria.

Ebbene, il coinvolgimento di queste realtà del Paese nella nostra associazione, magari con un ruolo di soci onorari e non effettivi, consentirebbe non solo di reclutare nuove risorse aumentando la massa critica, ma di divenire il vero riferimento del mondo aeronautico nazionale. Ma qui mi fermo per non soffocare la libertà di pensiero del futuro GDL tracciando troppe piste di riflessione. Ogni cosa deve avvenire per gradi e deve essere maturata. Dobbiamo migliorare il sistema, non sfasciarlo.

In definitiva, se lo vogliamo, possiamo essere migliori.

E allora, come dicono a Roma: "Dammose 'na mossa!"

## Per la destinazione a favore dell'AAA del "5 per mille" dell'IRPEF 2011

La Presidenza Nazionale rende noto che, in relazione alla scelta del "5 per mille" relativa all'anno 2008 operata da 619 sostenitori sono stati versati all'AAA

da parte dell'Agenzia delle Entrate 25.036,59 euro.

Nel ringraziare sentitamente tali sostenitori, la Presidenza Nazionale comunica che la legge finanziaria

ha confermato anche per il 2011 la possibilità di destinare il "5 per mille" dell'IRPEF a sostegno del volontariato, delle organizzazioni non lucrative di interesse sociale, delle associazioni di promozione sociale, delle associazioni e fondazioni.

Pertanto, sia con il Modello Unico che con il 730/1 - Redditi 2010, sarà possibile compiere tale scelta e di conseguenza si invitano tutti i soci dell'AAA ad utilizzare tale strumento per sostenere gli impegni e le attività che la nostra Associazione svolge nel contesto dell'art. 2 dello Statuto Sociale.

La scelta si può esprimere semplicemente apponendo nell'apposita casella - come indicato nel facsimile a fianco pubblicato - la propria firma ed inserendo il Codice Fiscale dell'Associazione Presidenza Nazionale 80248150585.

Questa fonte di finanziamento consentirà di svolgere al meglio la nostra opera morale e sociale nel contesto delle attività del nostro Sodalizio.

Si confida nella massima opera di divulgazione e promozione da parte di tutti i responsabili delle nostre sezioni e nuclei nei confronti dei soci e anche dei simpaticizzanti AAA.

Ove i donatori dovessero incontrare delle difficoltà nella compilazione della scheda Mod. 730 essi possono contattare la Direzione amministrativa AAA al n. telefonico 06 3215145 interno 103 o per e.mail: assoaeroamministra@libero.it

**MODELLO 730-1 redditi 2010**  
Scheda per la scelta della destinazione dell'8 per mille dell'IRPEF e del 5 per mille dell'IRPEF

Da consegnare unitamente alla dichiarazione Mod. 730/2011 al sostituto d'imposta, al C.A.F. o al professionista abilitato, utilizzando l'apposita busta chiusa contrassegnata sui lembi di chiusura.

**CONTRIBUENTE** CODICE FISCALE (obbligatorio)

COGNOME (per le donne indicare il cognome da nubile) NOME SESSO (M o F)

**DATI ANAGRAFICI** DATA DI NASCITA (GIORNO MESE ANNO) COMUNE (o Stato estero) DI NASCITA PROVINCIA (sigla)

**LA SCELTA DELLA DESTINAZIONE DELL'OTTO PER MILLE DELL'IRPEF E QUELLA DEL CINQUE PER MILLE DELL'IRPEF NON SONO IN ALCUN MODO ALTERNATIVE FRA LORO. PERTANTO POSSONO ESSERE ESPRESSE ENTRAMBE LE SCELTE**

**SCELTA PER LA DESTINAZIONE DELL'OTTO PER MILLE DELL'IRPEF** (in caso di scelta FIRMARE in UNO degli spazi sottostanti)

Stato	Chiesa cattolica	Unione Chiese cristiane protestanti del 7° giorno	Assemblee di Dio in Italia
Chiesa Valdesa unione delle chiese metodiste e valdesi	Chiesa Evangelica Luterana in Italia	Unione Comunità Ebraiche Italiane	

In aggiunta a quanto indicato nell'informativa sul trattamento dei dati, contenuta nel paragrafo 9 del capitolo I delle istruzioni, si precisa che i dati personali del contribuente verranno utilizzati solo dall'Agenzia delle Entrate per attuare la scelta.

**AVVERTENZE** Per esprimere la scelta a favore di una delle sette istituzioni beneficiarie della quota dell'otto per mille dell'IRPEF, il contribuente deve apporre la propria firma nel riquadro corrispondente. La scelta deve essere fatta esclusivamente per una delle istituzioni beneficiarie. La mancanza della firma in uno dei sette riquadri previsti costituisce scelta non espressa da parte del contribuente. In tal caso, la ripartizione della quota d'imposta non attribuita è stabilita in proporzione alle scelte espresse. La quota non attribuita spettante alle Assemblee di Dio in Italia è devoluta alla gestione statale.

**SCELTA PER LA DESTINAZIONE DEL CINQUE PER MILLE DELL'IRPEF** (in caso di scelta FIRMARE in UNO degli spazi sottostanti)

Sostegno del volontariato e delle altre organizzazioni non lucrative di utilità sociale, delle associazioni di promozione sociale e delle associazioni e fondazioni riconosciute che operano nei settori di cui all'art. 10, c. 1, lett a), del D.lgs. n. 460 del 1997

FIRMA: **Mario Rossi**

Codice fiscale del beneficiario (eventuale): **80248150585**

FIRMA: \_\_\_\_\_

Codice fiscale del beneficiario (eventuale): \_\_\_\_\_

In aggiunta a quanto indicato nell'informativa sul trattamento dei dati, contenuta nel paragrafo 9 del capitolo I delle istruzioni, si precisa che i dati personali del contribuente verranno utilizzati solo dall'Agenzia delle Entrate per attuare la scelta.

**AVVERTENZE** Per esprimere la scelta a favore di una delle finalità destinarie della quota del cinque per mille dell'IRPEF, il contribuente deve apporre la propria firma nel riquadro corrispondente. Il contribuente ha inoltre la facoltà di indicare anche il codice fiscale di un soggetto beneficiario. La scelta deve essere fatta esclusivamente per una delle finalità beneficiarie.

## RINNOVO CARICHE

### Catanzaro

Presidente: Antonio Cantafio; vice presidente: Gino Cantafio; consiglieri: Bruno Catroppa, Saverio Genovese, Antonio Rotundo e Carlo Vono.

### Collepasso

Presidente: lgt. Vito Vantaggiato; vice presidenti: lgt. Rocco Nuzzachi e aiut. Mario Vergine; segretario: lgt. Oronzo Leo; tesoriere: lgt. Piero Malorgio; consiglieri: av. sc. Giuseppe Gabibbo, m.llo 1° cl. Claudio Meleleo e aiut. Mario Ria; rappresentante dei soci aggregati: Luigi Meli.

### Rezzato S. Eufemia

Presidente: lgt. Giuseppe Mancini; vice presidenti: 1° av. Pietro Gabusi e 1° av. Piergiuseppe Mainardi; segretario: av. Marco Abeni; tesoriere: av. Enzo Bagossi; consiglieri: av. Andrea Abeni, av. Giuseppe Bretoni, av. Giovanni Cirillo, av. Lorenzo Culazzu e av. Giovanni Galoppini; rappresentante dei soci aggregati: Matteo Lombardi.

### Una rettifica...

A pag. 35 di *Aeronautica* n. 1/2011, nella rubrica "Rinnovo delle cariche sociali", per un errore in fase di impaginazione in tipografia, quanto apparso in proposito circa la sezione di **Monselice** è stato ripetuto due volte con l'aggiunta, nella seconda e senza l'indicazione della sezione interessata, della nomina di un nuovo presidente nel sodalizio di Zagarolo, che andava invece pubblicata come segue:

### Zagarolo

A seguito del decesso per incidente di volo del presidente aiut. Francesco Patriarca la sezione ha eletto in tale incarico il col. Massimo Cosi.

## SOSTENITORI DI "AERONAUTICA"

- Personale dell'ex 8° Stormo: aiut. Antonio Palmieri e m.lli Sergio Baldo, Stefano Buonagura, Luigi Comi, Eros Corrente, Carmine Fratantuono, Lucio Marinelli, Antonio Oliviero, Nunzio Petrarca, Armando Rossetti e Filiberto Tanzi	€ 220,00
- Famiglia gen. SA Umberto Bernardini	" 50,00
- col. Giovanni Battista Cersosimo	" 21,00
- all. pil. Pietro Cossu	" 31,00
- Maria Cucchi	" 30,00
- Silvio Lalumera	" 25,00
- col. Angelo Antonio Milani	" 25,00
- Giovanni Piredda	" 21,00
- s.ten. Eolo Quaglieri	" 25,00
- Antonio Russo	" 21,00
- Filomena Semeraro	" 25,00

## NUOVI INDIRIZZI

### Collepasso

Concessa dalla locale Amministrazione Comunale la sezione ha ora sede in Via Ugo Bassi n. 1 - 73040 Collepasso (Lecce).

### Gioia del Colle

La sezione ha messo on line il proprio sito il cui link è il seguente: <http://assnearmaaeronauticagioia.delcolle.blogspot.com/>

### Imola

Il recapito postale della sezione è ora il seguente: Sezione AAA di Imola - c/o Col. Franco Camaggi, Via Toscanini, 38 40026 Imola (Bologna)

### Varese

La sezione ha ora sede in Vicolo Mera n. 8 - Varese

## Collezionismo

Il socio Luciano Lucini cerca-scambia calendarietti tascabili e cartoline di enti e basi dell'Aeronautica Militare e di sezioni e nuclei dell'Associazione Arma Aeronautica anche di anni precedenti. Contattare Luciano Lucini - Via Kennedy 28 - 25025 Manerbio (Brescia).

## Per il 55° anniversario della costituzione del 25° Corso AUPC

Con una riunione nazionale convocata per il 30 aprile 2011, il 25° Corso AUPC - costituitosi a Viterbo il 2 gennaio 1956 - festeggerà a Roma il suo 55° anniversario. Per tutti i componenti del Corso stesso l'appuntamento è fissato per le ore 17.00 alla Casa dell'Aviatore - Viale dell'Università, 20. Info: 333.4933984 - 347.6430475.

## AVVENIMENTI LIETI

### PROMOZIONI

*A generale di Divisione aerea*

- Enzo Vecciarelli (sezione di Colleferro)

*A tenente colonnello*

- Filippo Petrucci (sezione di Colleferro);  
- Mario Cafaro (sezione di Pignataro Maggiore).

*A maggiore*

- Stefano Mancini (sezione di Rezzato - S. Eufemia).

*A capitano*

- Adriano Zuliani (sezione di Campoformido).

*A luogotenente*

- Carmine Bucci (sezione di Canosa);  
- Nicola Petrucci (sezione di Rezzato - S. Eufemia);  
- Bartolomeo Ancora (sezione di San Vito dei Normanni);  
- Amedeo Patrizi (sezione di Venezia);  
- Salvatore Cabibbo, Paolo Dell'Albani, Salvatore Pinna e Giacomo Vespo (sezione di Vizzini).

*A sergente maggiore*

- Carmelo Barbagioanni (sezione di Vizzini).

*A 1° aviere capo*

- Giuseppe D'Antoni (sezione di Vizzini).

*A 1° aviere*

- Matteo Leo (sezione di Collepasso).

### MEDAGLIA MAURIZIANA

- Igt. Carmine Scardino (sezione di Spongano).

### SOCI CHE SI FANNO ONORE

- Il socio 1° m.llo Fedele Accetta della sezione di Canosa di Puglia è stato nominato consigliere al Comune di quella città.  
- Il socio aiut. Elio Gallina della sezione di Treviso ha ricevuto dal CONI il riconoscimento "Stella d'Oro al merito sportivo"

per l'anno 2007 "per meriti acquisiti in tanti anni di dirigenza sportiva e per la grande competenza e dedizione a favore dell'Unione italiana tiro a segno".

- Il socio Ezio Cupelli del nucleo di Varmo è stato decorato con la Medaglia di bronzo al Valor civile.

### NOMINE A SOCIO BENEMERITO

- Enrico Borgonovo, Pierpaolo Crippa e Mario Zavan (sezione di Cesano Maderno).

### LAUREE

*In architettura*

- Rossella Franzò, figlia del socio Salvatore (sezione di Acireale).

*In biologia*

- Eliana Vantaggiato, figlia del socio Igt. Vito (sezione di Collepasso).

*In economia e diritto*

- Raffaele Ferrante, figlio del socio 1° m.llo Mario (nucleo Alto Astico e Posina).

*In economia e management*

- Tommaso Popolizio, figlio del socio Giorgio (sezione di Rimini).

*In ingegneria ambientale*

- Chiara Guidi, figlia del socio col. Angelo (sezione di Pavia).

*In ingegneria gestionale*

- Lorella Benedetta Carlini, figlia del socio m.llo sc. Antonio (sezione di Sarno);

*In lettere e filosofia*

- Tiziana Meloni, figlia del socio Michele (sezione di Guidonia).-

*In medicina e chirurgia - master di 1° livello in management sanitario.*

- socia Isabella Rapanà (sezione di Campi Salentina).

*In scienze della comunicazione e del marketing*

- Marco Mastrangeli, figlio del socio Igt. Tiziano (sezione di Colleferro).

*In scienze della formazione primaria*

- Sabrina Botta, figlia del socio Salvatore (sezione di Campoformido).

*In scienze politiche*

- Vito Ruggiero, figlio dei soci Teresa e Vincenzo (sezione di San Vito dei Normanni).

### 70 ANNI INSIEME

- Il 13 febbraio, circondati da numerosi parenti e amici, il socio della sezione di Roma ten. col. pil. Costantino Petrosellini e la signora Adriana hanno festeggiato alla Casa dell'Aviatore il 70° anniversario del loro matrimonio.



Al comandante "Pedro", colonna del nostro sodalizio nel quale ha rivestito importanti incarichi, e alla sua gentile consorte il più sincero ed affettuoso augurio per questo magnifico traguardo e per un ancor lungo periodo di felice unione ricca di tanta serenità e di ogni personale prosperità.

### NOZZE D'ORO

Le hanno felicemente festeggiato:

- il socio m.llo sc. Matteo D'Antuono con la signora Angela (sezione di Foggia);

- il socio col. pil. Corrado Mutignani con la signora Maria Teresa e il socio col. Collemuccio Renga-

meschi con la signora Marilena (sezione di Guidonia);

- il socio m.llo sc. Umberto Clericuzio con la signora Anna (sezione di Latina).

### NOZZE

Si sono uniti in matrimonio:

- il socio gen. Osvaldo Scendoni con la signorina Daniela Gioacchini (sezione di Montecassiano).

### CULLE

- Il socio m.llo 1° cl. Gianfranco Felici e la signora Barbara annunciano la nascita della secondogenita Diletta (nucleo Alto Astico e Posina).

- La socia Anna Fattori con il consorte Raniero Tonutti annunciano la nascita del primogenito Alessandro (sezione di Campoformido).

- Il socio av. sc. Daniele Baldo e la signora Yordanka annunciano la nascita della primogenita Chantal (nucleo di Cerea).

- La socia Monica Corallo con il consorte Nicola Padula annunciano la nascita di Andrea (sezione di Lecce).

- Il socio av. sc. Eddi Gregoris e la signora Barbara annunciano la nascita di Noemi (nucleo di Quartier del Piave).

- Il socio Alessandro Agresta e la signora Raffaella annunciano la nascita della primogenita Caterina (sezione di Roma).

- Il socio m.llo 1° cl. Domenico Zuppetti e la signora Genoveffa annunciano la nascita del terzogenito Mattia (sezione di Sarno);

- Il socio com.te Andrea Bensi e la signora Francesca annunciano la nascita del primogenito Lorenzo Enrico (sezione di Tortona).

- Il socio Alberto Piccinini e la signora Jacqueline annunciano la nascita della primogenita Serena (sezione di Tortona).

## SEZIONI E NUCLEI

## LOMBARDIA

Lumezzane

Ancora una volta il sodalizio AAA ha donato una carrozzella per disabili all'Associazione Amici degli Anziani di Lumezzane,

donazione frutto della raccolta di tappi di plastica fatta dai soci e simpatizzanti,



## VENETO

Verona*Visita del gen. Vincenzo Camporini*

Il 4 febbraio, ricevuto e accompagnato dal presidente della sezione m.llo Nicola Ferrara, il gen. Vincenzo Camporini, già capo di Stato Maggiore dell'AM e della Difesa, e che, poco dopo la cessazione dal servizio attivo ha voluto recarsi al 3° Stormo - suo primo reparto di assegnazione - ha visitato la sede del sodalizio recandosi poi al Monumento nazionale "Aviatori d'Italia" eretto in quella città.



## FRIULI-VENEZIA GIULIA

*Trieste, Istria, Fiume e Dalmazia**Presentato il libro su Umberto Klinger*

Il 26 gennaio la sezione, così come avvenuto a Roma il successivo 2 febbraio alla Casa dell'Aviatore da parte della Presidenza nazionale AAA (v. altro articolo a pag. 18), ha presentato il volume di Bruno Delisi e Serena Klinger: "Un eroe veneziano, Umberto Klinger e i suoi aeroplani" edito da Giorgio Apostolo nel quarantesimo anniversario della sua scomparsa.

Alla presentazione, della quale è stato relatore il

com.te Piero Soré, presidente regionale dell'AAA, seguito dagli interventi del consigliere nazionale AAA e presidente della sezione di Trieste prof. Giovanni Battista Carulli, degli autori e dell'editore, erano presenti i presidenti delle sezioni AAA di Campoformido e Monfalcone m.llo Franco Petrucci e col. Rino Romano, numerosi soci del Sodalizio triestino e molti piloti antichi e recenti ed appassionati cultori di storia aeronautica.

*La squadra di tiro della sezione alla gara UNUCI ed a una di beneficenza*

Quattro soci della neocostituita squadra di tiro della sezione hanno partecipato alla 16ª Gara di Marcia e Tiro che - intitolata alla

memoria del "Ten. Pil. Rodolfo Sartori", pluridecorato e fucilato nel 1944 al poligono di Opicina - è stata organizzata dall'UNUCI



## SEZIONI E NUCLEI

di Trieste allo scopo di mantenere la capacità operativa dei Soci e rendere sempre più saldi i vincoli tra i militari in congedo e quelli in servizio.

Alla gara - che ha avuto luogo dopo la deposizione di una corona d'alloro alla targa che ricorda il sacrificio del ten. Sartori nel corso di una cerimonia alla quale erano presenti, tra gli altri, il novantenne cap. pil. Duilio Battistelli in rappresentanza del sodalizio e il dott. Paolo Ghidini nipote del commemorato - i parte-

cipanti dell'AAA hanno ben figurato con il quarto posto dell'av. sc. Roberto Degrassi e il diciassettesimo del 1° av. Diego Cante.

Da sottolineare che, successivamente, la squadra al completo, formata dai due sopracitati soci e dai 1° av. Renato Candotti e av. Aldo Starace, hanno partecipato in Slovenia ad una gara di tiro per beneficenza organizzata da "Opicina police shooting", il cui ricavato è stato devoluto alla popolazione veneta vittima dell'alluvione di novembre.

### *Il labaro a due cerimonie particolari*

Il 10 febbraio, nella "Giornata del Ricordo", il Labaro della sezione ha presenziato alla cerimonia per la commemorazione delle vittime alla foiba di Basovizza in cui furono gettati numerosi italiani, militari e civili, trucidati dai partigiani jugoslavi e sulla quale è stato eretto un monumento a ricordo

di tutte le vittime degli eccidi perpetrati dal 1943 al 1945 nella Venezia Giulia ed in Istria. In precedenza, il 27 gennaio, il Labaro aveva presenziato a Trieste alle cerimonie in onore dei Caduti nella Risiera di San Sabba, unico campo di concentramento e di sterminio nazista esistente in Italia.

## LAZIO

### *Colleferro*

Il 2 febbraio ha avuto luogo, alla presenza anche del sindaco Mario Cacciotti, la cerimonia per la consegna degli attestati di

benemerita ai soci gen. Aldo Nanni e luogotenenti Loreto Lauri e Tiziano Mastrangeli.

## PUGLIA

### *Assemblea regionale dei presidenti di sezione della Puglia*

Nel dicembre scorso ha avuto luogo presso il Comando Scuole AM/3ª Regione Aerea, l'Assemblea dei presidenti di sezione e dei capi nucleo della Regio-

ne Puglia. Nel corso della riunione, alla quale era presente il capo di Stato Maggiore di tale ente, gen. BA Vitantonio Cormio, e che ha visto

la partecipazione di 31 tra presidenti, vice presidenti, capi nucleo e consiglieri di 18 sezioni pugliesi guidati dal presidente regionale AAA gen. br. Giuseppe Genghi, sono stati trattati vari argomenti tra i quali la partecipazione dei soci al pros-

simo 53° Pellegrinaggio militare internazionale a Lourdes e al XIX Raduno Nazionale dell'AAA a Torino nel giugno 2011 nonché l'avvio della campagna associativa 2011 con la sensibilizzazione del personale in servizio.



## Brindisi

### *Conferenza sul Collegio Navale*

Il 14 gennaio la sezione ha organizzato una conferenza dal tema: "Il Collegio Navale Tommaseo: quale futuro?" che, tenuta dall'arch. Maurizio Marinazzo, dirigente dei Beni Monumentali del Comune di Brindisi, ha ripercorso il periodo in cui quel complesso ha ospitato l'Accademia Navale e quella Aeronautica durante la seconda guerra mondiale e i

profughi della Dalmazia, la chiusura per problemi strutturali, l'occupazione abusiva da parte degli sfrattati e le varie ipotesi di impiego dopo un'accurata ristrutturazione. La conferenza, nel corso della quale sono state avanzate varie proposte per un futuro impiego della struttura, è stata seguita con particolare interesse da numerosi soci e familiari.



## VISITE DI AGGIORNAMENTO TECNICO E GITE TURISTICO-CULTURALI



Albenga a nave Duilio nel porto di La Spezia.



Cesano Maderno all'Abbazia di Piona.



Como a nave Duilio nel porto di La Spezia.



Ferrara a nave Cavour.

## HANNO CHIUSO LE ALI

### Amos Ghisoni

Il 23 gennaio è deceduto il ten. col. pil. Amos Ghisoni della sezione di Roma.

Nato nel 1935, dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso Rostro e il conseguimento del brevetto di pilota militare, è stato pilota di reparto alla 4<sup>a</sup> Aerobrigata di Grosseto e poi istruttore di volo su TF-104 al 20° Gruppo AO fino al 1972 - con una breve interruzione quando comandò il corso Ibis 3° dell'Accademia Aeronautica - totalizzando oltre 2.000 ore di volo sullo Starfighter, esperienza da lui ricordata con affetto e nostalgia nell'articolo "F-104: l'aereo più bello del mondo!" pubblicato a pag. 13 di Aeronautica n. 2/2009.

Congedatosi dall'AM ha in seguito prestato servizio dal 1972 al 1995 come pilota e comandante dell'Alitalia con circa 13.000 ore di volo sugli aerei di quella compagnia.

### Salvatore Livatino

Il 13 gennaio, a seguito di un incidente automobilistico, è deceduto il gen. sq. AArAn Salvatore Livatino della sezione di Vicenza.

Nato nel 1939, dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso Turbine II, aveva prestato servizio al 50° Stormo, alla 5<sup>a</sup> ATAF, alla Scuola di Guerra Aerea, al comando della 1<sup>a</sup> Regione Aerea e nuovamente alla 5<sup>a</sup> ATAF come capo della Divisione logistica e supporto.

Successivamente era stato comandante del Reparto Servizi Centrale dello Stato Maggiore dell'Aeronautica e poi della Divisione formazione sottufficiali e truppa a Caserta concludendo la sua prestigiosa carriera come capo del Ruolo delle Armi.

- Giacomo Visentin (sezione di Biella);
- cap. RO Gino Comani, Paolo Marchi (sezione di Bologna);
- sig.ra Zita Fiorucci (sezione di Bracciano);
- m.llo sc. Carmine Petrarulo (sezione di Brescia);
- 1° av. Antonio Canton (sezione di Camisano Vicentino);
- Vincenzo Di Nunno (sezione di Canosa);
- av. Luciano Colombo, ten. Giulio Crivelli (sezione di Castano Primo);
- all. serg. pil. Arturo Tarocco (nucleo di Cerea);

### Raffaello Salvatore

Il 10 febbraio è deceduto all'età di 80 anni il socio aggregato avv. Raffaello Salvatore della sezione di Acqui.

Oltre ad essere considerato la vera memoria storica di quella sezione alla quale era iscritto da lungo tempo, l'avv. Salvatore va ricordato in modo particolare per il determinante e generoso contributo che, come sindaco della città, offrì con entusiasmo e appassionata partecipazione all'allora presidente nazionale dell'AAA gen. SA Catullo Nardi per la realizzazione del "Primo Premio Letterario Aeronautico" che, indetto dalla nostra Associazione per incrementare il valore culturale del sodalizio attraverso un concorso letterario a soggetto aeronautico, vide appunto la luce nel 1986 ad Acqui Terme, seguito poi dalle due edizioni successive sempre affettuosamente ospitate dalla cittadina piemontese.

### Stelio Zaganelli

Il 17 gennaio è deceduto il col. pil. Stelio Zaganelli della sezione di Perugia.

Arruolatosi nel 1940 e conseguito il brevetto di pilota militare ha poi prestato servizio in Gruppi tuffatori partecipando a numerosi azioni in vari teatri bellici. In seguito ha combattuto con l'Aeronautica cobelligerante rimanendo anche gravemente ferito. Decorato di medaglia di bronzo al VM, dopo la guerra si è dedicato all'attività forense ricoprendo anche importanti incarichi nell'amministrazione locale quale sindaco della città e nell'Aero Club di Perugia di cui è stato vice presidente.

segue →

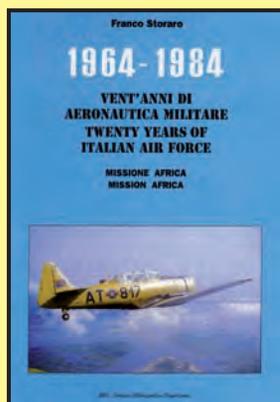
- m.llo sc. Eddo Guidorizzi, ten. col. pil. Alessandro Pompili presidente onorario e fondatore del sodalizio, Pietro Senni (sezione di Cesena);
- sig.ra Silvana Barboni Esposito (nucleo di Codroipo);
- Gianfranco Mori (sezione di Colleferro);
- av. Ezio Scarponi (sezione di Cortona);
- Sabino Chieppa (nucleo di Cossato);
- Ezio Preceruti (nucleo di Domo Lomellina)
- Ugo Martini, sig.ra Cenzina Ortali, Mario Rosetti (sezione di Faenza);
- av. Serbio Gransenigh (nucleo di Fagagna);
- av. Sc. Oreste Bastiani (sezione di Fermo);
- Benedetto Semetti (sezione di Fidenza);
- s.ten. (RO) Riccardo Bombardini (sezione di Forlì);
- sig.ra Sandra Scaccia Scarafoni (sezione di Frosinone);
- Antonio Migliorini (nucleo di Gambolò);
- m.llo sc. Antonio Pietro Barone (sezione di Gioia del Colle);
- m.llo sc. Francesco Gaeta (sezione di Guidonia);
- av. sc. Mario Casella (sezione di Imperia);
- ten. Lino Visintini, presidente onorario del sodalizio (sezione di Manzano);
- Enrico Lucchini (nucleo di Marmirolo);
- Romano Francini (sezione di Massa);
- Luigi Bio (sezione di Mortara);
- sig.ra Maria Pia Perazzin Mola (sezione di Novi Ligure);
- av. Gabriele Pedron (nucleo di Oderzo);
- col. Piero But, av. sc. Renato Lazzarini (sezione di Padova);
- av. sc. Gino Viola (sezione di Palazzolo sull'Oglio);
- ac. sc. mot. Rosolino Magno (sezione di Palermo);
- Giorgio Giorgi (sezione di Pavia);
- ten. Federico Valentini, segretario-tesoriere e già vice presidente di sezione (sezione di Pergine Valsugana);
- Enio Bartoccini (sezione di Perugia);
- av. sc. Celestino Lavarini (nucleo di Peschiera del Garda);
- app. CC Arcangelo Palmesano (sezione di Pignataro Maggiore);
- Ferruccio Guglielmi, sig.ra Teresa Pascoli (sezione di Ravenna);
- Lauro Fantini (sezione di Reggio Emilia);
- av. Francesco Alberti, già capo nucleo di Cacinato (sezione di Rezzato S. Eufemia);
- m.llo sc. Umberto Ambrosetti, m.llo sc. Adino Pavan, m.llo sc. Francesco Prossimo (sezione di Rimini);
- Antonio Bagnalone (nucleo di Robbio Lomellina);
- col. Antonio Coretti (sezione di Roma)
- m.llo marc, Ercole Aigotti, serg. Lorenzo Prandi (sezione di Saluzzo);
- s.ten. Silvano Colle (nucleo di San Daniele);
- m.llo sc. Giuseppe Marangi (sezione di Siracusa);
- m.llo sc. MRM Gioacchino Quercia (sezione di Terlizzi);
- Joseph Stoker (sezione di Trento);
- ten. Roberto Crociani, m.llo sc. Enzo De Mitri, l m.llo Elio Nappa (sezione di Treviso);
- Fabio Andreotti (nucleo di Trivero);
- av. Giuseppe Zanelli, socio fondatore del nucleo (nucleo delle Valtenesi);
- av. Daniele Trucca (sezione di Vetralla).

*Il presidente nazionale dell'A.A.A., ricordando le elette virtù di questi commilitoni che ci hanno lasciato, a nome proprio e di tutti i soci esprime ai familiari degli scomparsi il più sentito cordoglio.*

# Libri

a cura di Gregory Alegi

**Franco Storaro, 1964-1984 Vent'anni di Aeronautica Militare – Missione Africa, Roma, IBN Istituto Bibliografico Napoleone, 2010, Cm 20x28, pp. 128, € 30,00.**



Proseguendo nell'esame delle attività dell'Arma Azzurra e dopo quattro volumi già usciti su tale tematica, Storaro tratta ora le varie missioni che l'Aeronautica Militare ha svolto nei 20 anni indicati nel titolo in vari paesi dell'Africa prendendo nel contempo in considerazione anche l'acquisizione di velivoli italiani da parte di altre nazioni di quel Continente.

Del testo – che ha mantenuto la formula in italiano e inglese come i precedenti libri della collana – largo spazio (50 pagine) è dedicato alle attività della Delegazione italiana di cooperazione tecnico-militare aeronautica (DICTMA) istituita nella Repubblica Democratica del Congo (poi Zaire), certamente la più lunga svolta in quel periodo dalla nostra forza armata in terra africana soprattutto per creare la specialità "caccia" della nascente aviazione militare di quel paese.

Riccamente illustrato con fotografie per la maggior parte inedite, il libro copre, quindi, un forse poco conosciuto ruolo che l'Aeronautica Militare ha avuto nella formazione di alcune giovani forze aeree africane recando inoltre interessanti notizie sull'adozione di prodotti dell'industria aeronautica italiana per le linee di volo militari di altri Stati di quell'area. (SB)

Disponibile presso l'editore IBN – Via Mingazzini 7 – 00161 Roma – telef. 06 4452275, e.mail: inn@aviolibri.it

**Giorgio Apostolo (a cura di), Fiat CR.32 nelle immagini 1935-1943. Torino, La Bancarella Aeronautica, 2010. Cm 21 x 29,7, pp. 80, € 20.**



La collana *Ali d'Italia* si arricchisce degli album fotografici, il suo quarto filone dopo le monografie, le minimonografie e le livree degli aeroplani italiani.

Il primo titolo è dedicato al CR.32, il biplano da caccia simbolo della Regia Aeronautica nel periodo tra le due guerre mondiali.

L'organizzazione delle oltre 200 foto, tutte in bianco/nero e in qualche caso inedite, è strettamente cronologica.

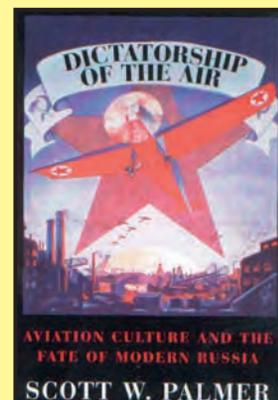
Le tre sezioni principali sono dedicate all'entrata in servizio, alla guerra di Spagna (che con 43 pagine fa la parte del leone) e al servizio operativo 1936-1943, che comprende le pattuglie acrobatiche, i fronti di guerra (in particolare l'Africa Orientale e Settentrionale, ma anche l'Egeo) e l'ampio uso addestrativo.

Si tratta della più vasta carrellata di immagini mai compilata del CR.32, nella quale anche il più smaliziato cultore della materia troverà qualcosa di nuovo e di gradevole.

Disponibile presso le librerie specializzate o l'editore (via Fattori 116, 10141

Torino; tel. 011/7793586; torino@bancarella.it)

**Scott W. Palmer, Dictatorship of the air. Cambridge, Cambridge University Press, 2006. Cm 17 x 24, pp. 308. Lst 18.99.**



Lo straordinario sviluppo dell'aviazione in Italia tra le due guerre mondiali coincide con il fascismo, ed è perciò frequentemente spiegata in termini di propaganda. È perciò di straordinario interesse lo studio dell'aviazione sovietica dal 1909 al 1945 in termini culturali e tecnologia condotto dallo studioso americano Scott Palmer sulla base di una approfondita ricerca negli archivi e nelle biblioteche russe. Da queste fonti primarie e da uno sguardo privo di pregiudiziali ideologiche emergono una complessiva inferiorità rispetto all'Occidente e lo sforzo propagandistico organizzato dal regime comunista per utilizzare l'aviazione al tempo stesso quale metafora, stimolo e promozione della modernità dell'URSS. Una lettura innovativa, basata sulla ricostruzione e l'interpretazione di imprese straordinarie (primati di distanza, voli artici, aerei giganti ...) dimenticati o sconosciuti in Occidente. La lettura è impegnativa per la lingua inglese e le poche illustrazioni, ma arricchisce molto la nostra comprensione della storia aeronautica.

Disponibile presso l'editore



*La pattuglia acrobatica "Roulettes" della  
Royal Australian Air Force su velivoli Pilatus Pc 9*

